

**Análisis de impacto normativo simple para la revisión 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**

**Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dirección de Infraestructura y Vehículos**

Junio de 2022

Contenido

1.	Antecedentes y contexto	3
2.	Descripción del problema	6
3.1	Problema del reglamento técnico, causas y consecuencias.....	7
3.2	Principales cambios de la modificación.	12
3.3	Sectores principalmente afectados e impactos esperados.....	14
4	Objetivos.....	16
5	Justificación de la necesidad	17
6	Implementación y monitoreo.....	21
7	Consulta pública	24
8	Bibliografía.....	25

1. Antecedentes y contexto

El 19 de marzo de 2019, el Ministerio de Transporte adoptó el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares, mediante la Resolución 1080 de 2019. Este reglamento técnico exige a todos los productores, importadores y comercializadores de cascos protectores cumplir con los requisitos técnicos que se establecen en dicha resolución.

De acuerdo con las disposiciones allí contenidas, los cascos que se comercialicen en Colombia deben someterse a ensayos que permitan comprobar el adecuado comportamiento del casco, de tal forma que este elemento cumpla con su propósito de proteger a los motociclistas ante un siniestro. Así las cosas, el Ministerio de Transporte determinó, a través de la Resolución 1080, que la normas técnicas o estándares que deben aplicarse a los cascos para evaluar su desempeño seguro son la Norma Técnica Colombiana NTC 4533 de 2017 o, en el caso de equivalencias, el Reglamento de Naciones Unidas ONU 22 serie de enmiendas 05 o el estándar FMVSS 218 de Estados Unidos.¹

Es preciso señalar que las normas o estándares técnicos se someten a procesos de actualización que responden a avances tecnológicos, a precisiones requeridas en las definiciones, a nuevos procesos que representan una mejora en pro de la seguridad de los usuarios, entre otras motivaciones que justifican la actualización. Tal es el caso del reglamento ONU 22, cuya serie de enmiendas 05, serie exigida en Colombia, fue actualizada de forma reciente por la ONU, como se detalla más adelante, de tal forma que, en la actualidad, en diversos países del mundo, los productores deben ensayar sus cascos con la serie de enmiendas 06.

Además de los requisitos técnicos establecidos en la Resolución 1080 de 2019, en el marco de las disposiciones contempladas en el Decreto 1074 de 2015 «por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo», los productores e importadores deben demostrar la conformidad del

¹ Ver el artículo 7 y el artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte.

producto con el reglamento técnico de cascos², mediante la presentación de un certificado de conformidad³.

Lo anterior corresponde al proceso definido por Colombia para manifestar confianza en el producto comercializado en el país, que, para el caso de análisis, corresponde a los cascos. No obstante, como se explicará más adelante, a nivel mundial, en materia de sistemas y componentes vehiculares, existe un proceso que, a pesar de presentar diferencias con el proceso colombiano, persigue el mismo propósito que la certificación de conformidad requerida en nuestro país, sin embargo, no fue incorporado en la Resolución 1080 de 2019.

A continuación, se presentan los antecedentes y el contexto relevante para este AIN.

Nombre de la entidad	Agencia Nacional de Seguridad Vial
¿El proyecto normativo corresponde a la modificación de una norma existente?	Sí, corresponde a la modificación de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte.
Nombre de la norma que va a modificar	Resolución número 1080 de 2019 “Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares”
¿La norma que va a modificar es un reglamento técnico?	Sí. La Resolución es un reglamento técnico dado que establece requisitos técnicos que deben cumplir los cascos protectores para uso en motocicletas.
¿La modificación del proyecto normativo busca que la regulación sea más	Sí. Facilita el procedimiento de la evaluación de la conformidad al incorporar una alternativa adicional y realiza una precisión de

² Ver el artículo 10 de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte.

³ Certificado de conformidad. Documento emitido de acuerdo con las reglas de un sistema de certificación, en el cual se manifiesta adecuada confianza de que un producto, proceso o servicio debidamente identificado está conforme con una norma técnica u otro documento normativo específico. Artículo 2.2.1.7.2.1 del Decreto 1074 de 2015.

<p>fácil de cumplir para los regulados?</p>	<p>los requisitos técnicos, sin que esto implique exigencias mayores a las establecidas en la actualidad.</p> <p>De forma adicional, establece con claridad la necesidad de realizar seguimiento a la efectividad del reglamento técnico.</p>
<p>Contexto general</p>	<p>La Resolución 1080 de 2019 fue expedida por el Ministerio de Transporte con el fin de establecer los requisitos técnicos que deben cumplir los cascos para motocicletas que se comercialicen en el país. Lo anterior, para proteger la vida e integridad de los usuarios de estos productos mediante la exigencia de requisitos de desempeño. Dicha norma representa un avance para el país en materia de protección de los motociclistas, dadas las cifras de siniestralidad del país, las cuales indican que, en el año 2019, año de publicación de la resolución, fallecieron 3.666 motociclistas en siniestros viales (ANSV, 2022).</p> <p>La modificación a dicha resolución busca incorporar la más reciente actualización del reglamento ONU en materia de requisitos técnicos para cascos, modificar el procedimiento de evaluación de la conformidad incluyendo algunos procesos internacionales de alto reconocimiento y confiabilidad y, por último, dar claridad sobre las funciones de seguimiento al reglamento técnico.</p>

Fuente: Elaboración propia

2. Descripción del problema

La Resolución 1080 de 2019 surge como intervención regulatoria ante el aumento de la mortalidad en siniestros viales de tripulantes de motos como consecuencia de lesiones craneoencefálicas. De acuerdo con el Análisis de impacto normativo (AIN) para el reglamento técnico de cascos para motos desarrollado en el 2018 por el Ministerio de Transporte, entre el año 2010 y 2016 se presentó una duplicación de los fallecimientos en siniestros viales por este tipo de trauma.

Una de las consideraciones tenidas en cuenta en dicho AIN hace referencia al porcentaje de víctimas que experimentan este tipo de lesión. En este sentido cerca del 40 % de motociclistas fallecidos en siniestros viales presentan trauma craneoencefálico (Corporación Fondo Nacional de Prevención Vial, 2014).

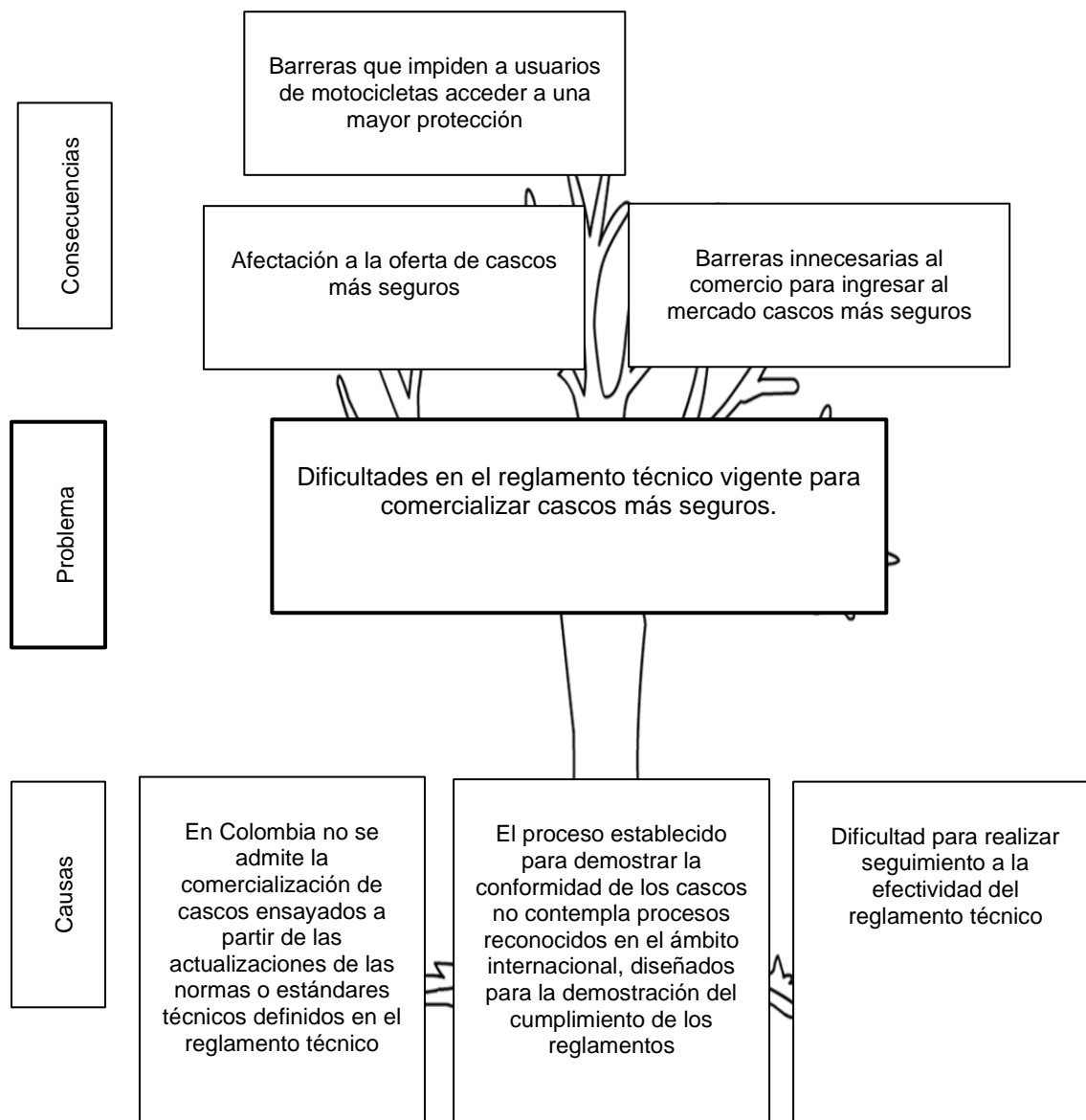
En virtud de lo anterior, con la adopción de la medida regulatoria, el Gobierno nacional se planteó como objetivo contribuir a la reducción de las víctimas de siniestros viales. Por ello, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1080 de 2019 cuyo objeto, según se establece en su artículo 1 es el siguiente:

«Expedir el Reglamento Técnico para los cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares con el objetivo de proteger la vida e integridad de las personas mediante la exigencia de requisitos técnicos de desempeño y seguridad»

No obstante, se han identificado retos en la reglamentación vigente (Resolución 1080 de 2019) que generan afectaciones a sectores involucrados como se expone a continuación.



3.1 Problema del reglamento técnico, causas y consecuencias



Fuente: elaboración propia

Causa 1: En Colombia no se admite la comercialización de cascos ensayados a partir de las actualizaciones de las normas o estándares técnicos definidos en el reglamento técnico.

La Resolución 1080 de 2019, en sus artículos 7 y 12, establece los requisitos técnicos y ensayos que deben cumplir los cascos:

«Artículo 7. REQUISITOS TÉCNICOS ESPECÍFICOS, NUMERALES Y ENSAYOS APLICABLES: los cascos protectores para los conductores y acompañantes de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares destinados a circular por las vías públicas o privadas que estén abiertas al público o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos, deben cumplir con los requisitos técnicos específicos y con los respectivos ensayos de los numerales establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4533 de 2017, de acuerdo con lo señalado en la siguiente tabla (...)»

«Artículo 12. EQUIVALENCIAS. Para efectos del cumplimiento del presente reglamento técnico se aceptarán como equivalentes, los requisitos, ensayos y resultados de evaluación de la conformidad basados en el **Reglamento No. 22.05** anexo al Acuerdo de Las Naciones Unidas de 1958 o el estándar FMVSS 218» (negrita y subrayado fuera de texto).

La disposición establecida en el artículo 12 de la Resolución 1080 señala que los cascos que se comercialicen en Colombia pueden demostrar la conformidad con el reglamento de Naciones Unidas número 22 (R22), en su serie de enmiendas número 05.

El R22 *Disposiciones relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores* es una resolución de Naciones Unidas que hace parte del Acuerdo de 1958⁴. El R22 es reconocido, como todos los reglamentos anexos a dicho Acuerdo, por su efectividad en la protección de los actores viales una vez son aplicados por los países.

⁴ Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas

Es preciso señalar que la versión original de los reglamentos ONU puede tener modificaciones referidas a diversos aspectos, entre los cuales se encuentra la incorporación de nuevos ensayos, precisiones en definiciones, mejores exigencias de los resultados enfocadas en ofrecer mayor protección al usuario, entre otros. Estos cambios se materializan a través de series de enmiendas, de tal forma que la versión original corresponde a la serie de enmiendas número cero (R22.00) y cada modificación se materializa en una nueva serie de enmiendas.

Así las cosas, al momento de adopción de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte, el R22 de la ONU contaba con la serie de enmiendas número 05 (R22.05). No obstante, este reglamento fue revisado de conformidad con los procesos establecidos para tal fin en el Acuerdo de 1958, por lo que, en enero de 2021, se actualizó a la serie de enmiendas número 06 (R22.06).

Lo anterior implica que diversos fabricantes en el mundo han tenido que ascender a esta nueva serie en atención a los requerimientos de las autoridades de los países contratantes del Acuerdo de 1958.⁵

Dado que el artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019 hace referencia expresa a la aceptación del **R22.05**, la comercialización en el país de cascos certificados bajo la misma norma actualizada, es decir, la **R22.06**, presentaría dificultades. Esto, si se considera que las entidades de vigilancia y control, en cumplimiento de sus labores, vigilan que la documentación aportada por los comercializadores (es decir, el certificado de conformidad) manifieste el cumplimiento del requisito tal como está definido en el reglamento técnico que, para el caso, corresponde al **R22.05**.

Así las cosas, la disposición normativa genera una barrera para que los usuarios puedan acceder a cascos con mejor desempeño, mayor protección y, por lo tanto, menor riesgo de lesiones graves y fatales. Lo anterior, porque en el mercado van a estar ausentes los cascos certificados bajo la norma **R22.06**, pues dichos cascos no podrían ingresar al país para ser comercializados.

⁵ Países de la Unión Europea, Corea del Sur, Japón, Tailandia, Nueva Zelanda, Australia, entre otros. Pueden ser consultados en: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16&chapter=11&clang=_en

Causa 2: El proceso establecido para demostrar la conformidad de los cascos no contempla procesos reconocidos en el ámbito internacional, diseñados para la demostración del cumplimiento de los reglamentos.

El artículo 10 de la Resolución 1080 de 2019 establece el proceso para que productores e importadores demuestren que los cascos cumplen con los requisitos técnicos establecidos:

«Artículo 10. DOCUMENTO PARA DEMOSTRAR LA CONFORMIDAD: Para los productos sometidos al presente reglamento técnico, en consideración a Los riesgos que se pretenden prevenir, mitigar o evitar, los productores e importadores, deberán estar en capacidad de demostrar la veracidad de la información suministrada y el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente reglamento técnico a través de un **Certificado de Conformidad** de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1.7.9.2 del Decreto 1595 de 2015.

*Los Organismos de Certificación Acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia —ONAC, con base en este reglamento técnico, deberán soportar sus **certificados de conformidad**, en los resultados de ensayos realizados en laboratorios los cuales se realizarán de acuerdo a lo contemplado en el artículo 2.2.1.7.9.5 del Decreto 1595 de 2015.» (Negrita y subrayado fuera de texto)*

Lo anterior implica que los productores e importadores deben obtener un documento denominado «*certificado de conformidad*», para acreditar que sus productos son conformes a las disposiciones técnicas de la Resolución 1080 de 2019. Este certificado de conformidad se expide con base en los informes del laboratorio en el que se hayan practicado las pruebas o ensayos establecidas en las normas técnicas o reglamentos (NTC o R22 o FMVSS 218).

En el caso de los países contratantes del Acuerdo de 1958, estos exigen el cumplimiento del R22 para mitigar los riesgos de fallecimiento en motociclistas, es decir que los fabricantes deben realizar las pruebas o ensayos indicadas en dicho reglamento. Así mismo, para poder comercializar los cascos, estos países exigen que el fabricante obtenga un documento denominado «*certificado de homologación*» el cual acredita que los cascos son conformes al R22.

No obstante, de acuerdo con las disposiciones de la Resolución 1080 de 2019, la única forma de acreditar la conformidad es a través del certificado de conformidad en los términos establecidos en el artículo 10 de la Resolución 1080. Es decir, que

si un fabricante o importador cuenta con certificado de homologación, este documento no será válido para comercializar cascos en Colombia.

Lo anterior se constituye en una barrera innecesaria al comercio, pues representa para algunos fabricantes o importadores un proceso adicional de certificación, a pesar de contar con el certificado de homologación. En este aspecto, es preciso resaltar que las barreras innecesarias al comercio afectan a los usuarios, pues las condiciones adicionales impuestas a los comercializadores pueden dificultar a los motociclistas el acceso a cascos más seguros, bien sea por problemas de escasez en la oferta o por los precios de venta que se pueden incrementar dados los trámites administrativos que debe realizar el fabricante o importador.

Causa 3: Dificultad para realizar seguimiento a la efectividad del reglamento técnico

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es «*la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito*».⁶

Esta entidad tiene como función realizar seguimiento a las estrategias y acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno nacional.⁷ En este sentido, es deber de esta entidad evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación en caso de que así corresponda.⁸

Al respecto, si bien la función de seguimiento de la ANSV ha sido asignada de forma general mediante la ley, la Resolución 1080 de 2019 no concreta esta función sobre la materia en particular de la que trata dicha resolución, es decir, el reglamento técnico. La falta de esta disposición en la Resolución 1080 de 2019 podría derivar en dificultades para desarrollar acciones enfocadas en el seguimiento de la efectividad del reglamento técnico de cascos.

Al respecto, la ausencia de seguimiento al reglamento técnico dificultaría la eficiente y oportuna acción por parte del Gobierno nacional para identificar y solucionar los retos y oportunidades de mejora. De esta manera, conocer las posibles situaciones

⁶ Artículo 2 de la Ley 1703 de 2013.

⁷ Artículo 3 de la Ley 1703 de 2013.

⁸ Numeral 2.2 del artículo 9 de la Ley 1703 de 2013.

que afectan la comercialización de cascos más seguros es una actividad imprescindible para plantear e implementar las alternativas de solución.

Es importante precisar que el seguimiento es una labor diferente a la vigilancia y control. Estas últimas labores se encuentran asignadas a la Superintendencia de Industria y Comercio (mediante el artículo 15 de la Resolución 1080 de 2019) y se enfocan en vigilar que los regulados cumplan las disposiciones del reglamento técnico y aplicar las respectivas acciones cuando se evidencien incumplimientos.

En síntesis, las causas explicadas derivan en dificultades para la comercialización de cascos más seguros. Problema causado, de forma principal, porque el reglamento técnico vigente no acepta versiones más recientes del reglamento ONU 22 y por el posible reproceso de recertificación en que pueden incurrir comerciantes.

La consecuencia de esta problemática es la afectación a una oferta de cascos más seguros. En este sentido, con el reglamento técnico vigente los usuarios tienen la posibilidad de encontrar en el mercado cascos que cumplen con normas de desempeño seguro; no obstante, no podrían disponer de cascos ensayados con estándares actualizados, los cuales sí se comercializan en el resto del mundo.

Por otro lado, se deriva como consecuencia la generación de barreras innecesarias al comercio para ingresar al mercado, con lo cual se desatiende las recomendaciones de la Organización Mundial del Comercio, enfocadas en aceptar los procesos de conformidad de otros países para facilitar la comercialización de bienes entre países.

Finalmente, la ausencia de seguimiento a la efectividad del reglamento técnico genera riesgo de afectación al cumplimiento del objetivo planteado con el reglamento técnico de cascos. Si no se identifican las dificultades del reglamento para que los usuarios tengan acceso a una oferta de cascos seguros, será difícil diseñar e implementar acciones de mejora y, por lo tanto, las dificultades de dicha oferta persistirían.

3.2 Principales cambios de la modificación.

De acuerdo con lo expuesto, las modificaciones requeridas son las siguientes:

- a. Modificar el artículo 12, mediante la adición de los textos subrayados en el primer inciso del artículo y la adición del párrafo 3:

Artículo 12. EQUIVALENCIAS. *Para efectos del cumplimiento del presente reglamento técnico se aceptarán como equivalentes, los requisitos, ensayos y resultados de evaluación de la conformidad*

basados en el Reglamento No. 22 serie de enmiendas 05 o series de enmiendas superiores, anexo al Acuerdo de Las Naciones Unidas de 1958 o el estándar FMVSS 218

Parágrafo 1. Los cascos que cumplan con el reglamento establecido en el presente artículo, deberán incluir en la etiqueta, además de los datos establecidos en el artículo 6, la indicación de no protección de la barbilla, en caso de no ofrecerla.

Parágrafo 2. La determinación de cualquier equivalencia adicional deberá sujetarse a las disposiciones contenidas en el artículo 2.2.1.7.5.13 del Decreto 1595 de 2015 que modificó el Decreto 1074 de 2015, o en la norma que lo adicione, modifique o derogue.

Parágrafo 3. También podrán demostrar la conformidad de los productos a los que aplica el presente reglamento técnico con los requisitos establecidos en esta resolución con el siguiente documento:

Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para el Reglamento ONU. Cuando el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, deberá aportarse adicionalmente el certificado de conformidad de la producción (COP, por sus siglas en inglés) expedido por la autoridad de homologación.

Los productores, comercializadores e importadores que demuestren la conformidad de los requisitos técnicos establecidos en este reglamento mediante el documento indicado en el presente parágrafo, no requerirán el certificado de conformidad establecido en el artículo 10.

- b. Modificar el artículo 20, mediante la adición de los textos subrayados (parágrafo 1):

Artículo 20. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN. *Conforme lo señala el artículo 2.2.1.7.6.7 del Decreto 1074 de 2015, o la disposición que lo modifique, adicione o derogue, la presente resolución deberá revisarse al menos una vez cada cinco (5) años o antes si se modifican las condiciones que le dieron origen, con el fin de definir su continuidad o modificación.*

Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial efectuará el seguimiento del presente reglamento técnico y realizará el monitoreo de

su efectividad, de acuerdo con las acciones e indicadores que establezca para tal efecto.

3.3 Sectores principalmente afectados e impactos esperados

De forma general, las modificaciones derivan en beneficios a los regulados y a los actores viales, como se expone en la siguiente tabla.

Modificación	Sector afectado	Explicación
Modificación del artículo 12 en lo referente a la serie de enmiendas del R22.	Sector privado (fabricantes, comercializadores e importadores de cascos).	<p>Beneficio: Podrán comercializar cascos con especificaciones técnicas armonizadas con los estándares internacionales, lo que facilita los procesos de producción y reduce costos.</p> <p>Así las cosas, fabricantes que produzcan cascos y los certifiquen bajo el R22.06 o posteriores, no deberán tener una línea de producción diferente para cascos que deban ser certificados con R22.05 ni implementar procesos adicionales.</p> <p>La armonización de Colombia con estándares internacionales facilita las oportunidades de exportación de bienes a otros mercados.</p>
	Sociedad (usuarios de cascos para motocicletas y vehículos similares)	Beneficio: Los usuarios encontrarán en el mercado cascos que han sido ensayados con estándares de desempeño actualizados.

Modificación	Sector afectado	Explicación
Modificación del artículo 12 en lo referente a la aceptación del certificado de homologación.	Sector privado (fabricantes, comercializadores e importadores de cascos).	Beneficio: Se reducen barreras innecesarias al comercio, de tal forma que se evitan procesos de recertificación, con lo cual se pueden obtener reducciones en costos o tiempos.
	Sociedad (usuarios de cascos para motocicletas y vehículos similares)	Beneficio: Mayor probabilidad de que los usuarios encuentren en el mercado cascos que han sido ensayados con estándares de desempeño actualizados.
Modificación del artículo 20 en lo referente al seguimiento	Sector público (Agencia Nacional de Seguridad Vial)	Costo: Inversión de recursos humanos y financieros en el seguimiento a la norma.
	Sociedad (usuarios de cascos para motocicletas y vehículos similares)	Beneficio: Reducción de riesgo de incumplimiento del objetivo planteado en el reglamento técnico.

Fuente: elaboración propia

4 Objetivos

La modificación del reglamento técnico tiene como objetivo principal eliminar las dificultades del reglamento técnico vigente que restringen el ascenso tecnológico hacia cascos más seguros.

Para el cumplimiento del objetivo principal se establecen los siguientes objetivos específicos:

- a. Admitir la comercialización de cascos ensayados a partir de las actualizaciones a las normas o estándares técnicos definidos en el reglamento técnico.
- b. Contemplar procesos reconocidos en el ámbito internacional para la demostración de la conformidad de los reglamentos.
- c. Realizar seguimiento a la efectividad de la Resolución 1080 de 2019.

Con la materialización de los anteriores objetivos específicos se espera alcanzar los siguientes objetivos generales:

- a. Favorecer la oferta de cascos más seguros
- b. Suprimir barreras innecesarias al comercio para ingresar al mercado cascos más seguros
- c. Eliminar barreras que impiden que usuarios de motocicletas accedan a una mayor protección

5 Justificación de la necesidad

Las modificaciones indicadas en la sección 3.2 del presente documento se justifican en la necesidad de ascender hacia estándares armonizados enfocados en la protección del usuario, propender por la efectividad de la Resolución 1080 y atender los lineamientos de la Organización Mundial del Comercio referente a la eliminación de barreras al comercio.

En este sentido, la serie de enmiendas 05 del R22 fue identificada por el Ministerio de Transporte como una norma adecuada para cumplir el objetivo del reglamento técnico. Al respecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial identifica que la serie de enmiendas 06 del R22 es una norma equivalente, dado que también permite alcanzar el propósito trazado por el Ministerio.

Como ya se ha mencionado, la serie de enmiendas 06 mantiene el mismo alcance de su serie antecesora, pero incorpora mejoras que se sintetizan a continuación:

- Se agregan definiciones que facilitan la comprensión del reglamento
- Se establece el año de producción como requisito de marcaje
- Se modificó el límite inferior de la transmitancia luminosa para los visores de 50 a 35 % y se da una excepción a ciertos tipos de visores con un límite inferior de 20 %
- Se modificaron los valores del cociente de atenuación visual
- Se cambió el límite inferior de la transmisibilidad espectral de 500 a 475 nm
- Se agregaron pruebas por realizar en los cascos en condiciones de temperatura ambiente y humedad normal (absorción al impacto en un punto extra, energía de impacto alta y baja, rotacional, proyección y fricción de la superficie)
- Para la prueba de impacto se aumenta el límite de velocidad para el punto S de 5.5 a 6 m/s
- Se agregaron puntos extra donde realizar impactos
- Se aumentaron 4 visores más para realizar las pruebas
- Se agrego la prueba de partículas de alta velocidad
- Se agrego la prueba de impacto oblicuo para medir la aceleración rotacional

El R22.06 entro en vigor en enero de 2021 y de acuerdo con sus disposiciones, a partir de julio de 2022, los países del Acuerdo de 1958 no podrán otorgar certificados de homologación bajo la serie de enmiendas 05 a cascos que requieran nuevas homologaciones. Por esta razón, la industria que fabrica cascos para los más de 50 países contratantes del Acuerdo de 1958 ha adaptado sus procesos para cumplir con el R22.06.

Por lo anterior, permitir la aceptación del R22.05 o series de enmiendas superiores representa una situación menos gravosa para los regulados dado que permite la comercialización de cascos certificados bajo la serie de enmiendas 05, pero les permite a los fabricantes e importadores comercializar cascos que cuenten con certificación u homologación de series superiores.

Al respecto, los fabricantes adaptan sus procesos de producción (insumos, personal, procedimientos, etc.) a los requerimientos que se deben cumplir en el país de destino de sus bienes. Así, de realizarse la modificación propuesta a la Resolución 1080, un fabricante que produzca cascos para la región europea y para Colombia, tendrá un proceso unificado, dada la armonización normativa entre países.

El evento que podría materializarse de no realizar la modificación a la Resolución 1080 es que los fabricantes deban producir prototipos bajo norma R22.05 y realizar el proceso de certificación, y de forma adicional, producir prototipos bajo la norma R22.06 y realizar el proceso de homologación respectivo. Esto implica costos en términos administrativos y en términos de producción.

Por otro lado, en relación con el proceso de conformidad, es preciso señalar que Colombia, a través de la Ley 170 de 1994⁹, aprobó el Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial de Comercio, así como sus acuerdos multilaterales anexos. Al respecto, uno de los anexos que hace parte de dicho acuerdo se denomina «Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio».

Este Acuerdo establece en su numeral 6.1 que *«(...) los Miembros se asegurarán de que, cada vez que sea posible, se acepten los resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad de los demás Miembros, aun cuando esos procedimientos difieran de los suyos, siempre que tengan el convencimiento de que se trata de procedimientos que ofrecen un grado de conformidad con los reglamentos técnicos o normas pertinentes equivalente al de sus propios procedimientos. (...)»*.

A su vez, el numeral 2.2 establece que *«Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto*

⁹ Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la "Organización Mundial de Comercio (OMC)", suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la Carne de Bovino"

crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. A tal fin, los reglamentos técnicos no restringirán el comercio más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo, teniendo en cuenta los riesgos que crearía no alcanzarlo».

De conformidad con lo anterior, el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, acogido por Colombia, dispone la aceptación de procedimientos de otros países, aun cuando difieran de los propios, siempre que dichos procesos generen confianza para acreditar la conformidad con el reglamento. En este sentido, el proceso de homologación utilizado por las partes contratantes del Acuerdo de 1958 genera confianza para el país, dado que implica la participación de un laboratorio o servicio técnico aprobado que realice los ensayos, así como de una autoridad de homologación que certifica el cumplimiento del reglamento.

La modificación propuesta en este sentido, además de estar justificada en la disposición del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, representa un beneficio en términos administrativos para los fabricantes e importadores que cuentan con certificados de homologación aceptados internacionalmente, dado que, dichos fabricantes no deberán realizar un proceso adicional de certificación bajo los requisitos nacionales.

Con relación a la modificación enfocada en fortalecer el seguimiento a la efectividad del reglamento técnico, es importante considerar que esta se incorpora en atención al mandato expreso de la Ley 1703 de 2013, indicado en la sección 3.1. Sin embargo, es preciso resaltar que el seguimiento a una norma, y en general a cualquier acción de política pública, es una actividad fundamental necesaria para soportar la toma de decisiones.

Finalmente, para el país, las modificaciones representan beneficios adicionales a los obtenidos con el reglamento técnico vigente, pues es una oportunidad para que los usuarios encuentren en el mercado cascos con mayores estándares de seguridad. En términos sociales, esto implica mejor protección y menor riesgo de lesiones craneoencefálicas en los motociclistas ante siniestros viales.

Problema	Actividades principales	Producto	Resultado	Impacto
Dificultades en el reglamento técnico vigente para comercializar	Modificar el artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019.	Disposición normativa nacional armonizada con los avances en los	Oferta de cascos comercializados en Colombia sometidos a estándares de	Mayor impacto en la reducción de lesiones graves y fatales ocasionadas por el desempeño o

Problema	Actividades principales	Producto	Resultado	Impacto
cascos más seguros		estándares internacionales.	desempeño actualizados.	comportamiento inseguro de los cascos.
				Eliminación de barreras innecesarias al comercio. Reducción de costos a productores y proveedores de cascos.
	Modificar el artículo 20 de la Resolución 1080 de 2019.	Disposición normativa nacional que favorece su optimización cuando se requiera	Seguimiento por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la efectividad del reglamento técnico	Mayor probabilidad de implementar acciones de mejora de forma oportuna. Reducción del riesgo de ineffectividad de la norma.

Fuente: elaboración propia

6 Implementación y monitoreo

La Resolución 1080 de 2019 se adoptó a partir de los resultados del análisis de impacto normativo desarrollado por el Ministerio de Transporte. Dicho AIN contempló una estrategia de implementación en la que se señalaron los siguientes aspectos para la adopción de la Resolución 1080 de 2019:

- La Superintendencia de Industria y Comercio realizará la vigilancia y control
- La aplicación del reglamento técnico será para los cascos comercializados en el territorio Nacional
- Los cascos deberán contar con certificado de conformidad
- El Ministerio de Transporte realizará campañas de difusión del reglamento técnico para darlo a conocer a fabricantes, importadores, gremios, asociaciones, laboratorios, organismos de certificación y consumidores, DIAN y Superintendencia de Industria y Comercio
- Solicitar a Superintendencia de Industria y Comercio realizar sus actividades de vigilancia y control para evitar que lleguen al mercado nacional cascos que no demuestren la conformidad con el reglamento técnico.
- Obtener datos sobre el número de víctimas fatales usuarias de motocicletas cuya causa sea lesión craneoencefálica.

Frente a la implementación de las modificaciones expuestas en el presente documento, se requiere adoptar una resolución modificatoria, para lo cual se realizarán las siguientes acciones:

- Análisis de impacto normativo simple
- Consulta pública de análisis normativo simple
- Concepto del DNP frente al análisis de impacto normativo simple
- Elaboración del proyecto de resolución modificatorio
- Consulta pública del proyecto de resolución modificatorio
- Concepto de abogacía de la competencia emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio
- Adopción de la resolución modificatoria por parte de Ministerio de Transporte
- Notificación internacional

Aunado a lo anterior, a través de la ANSV se realizará seguimiento a la efectividad del reglamento técnico, a través del indicador expuesto más adelante y con acciones que permitan identificar y mejorar los retos evidenciados. Así mismo, se realizará la evaluación o AIN ex post con el fin de determinar la permanencia o modificación del reglamento técnico en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.7.6.7 del Decreto 1074 de 2015.

En esta resolución modificatoria no se requiere un periodo de transición, dado que no se modifican los requerimientos técnicos o de conformidad establecidos en la Resolución 1080 de 2019, sino que se generan alternativas adicionales a las ya contempladas.

Finalmente, para realizar el monitoreo del reglamento técnico se propone utilizar el indicador correspondiente al número de víctimas fatales en motocicleta con lesión craneoencefálica. La descripción del indicador se encuentra en la siguiente tabla:

Tabla 1. Indicador para el monitoreo del reglamento técnico de cascos

Nombre del indicador	Conductores o pasajeros de motocicletas fallecidos en siniestros viales que hayan presentado lesión craneoencefálica.
Objetivo	Medir el número de usuarios de motocicleta que pierden la vida en siniestros viales con la lesión craneoencefálica como posible causa. Teniendo en cuenta que el propósito de los cascos es prevenir este tipo de lesión, este indicador permitirá realizar seguimiento a la efectividad de la medida implementada por el reglamento técnico en el largo plazo.
Fórmula	Número de usuarios de motocicleta fallecidos en siniestros viales que hayan presentado lesión craneoencefálica.
Unidad de medida	Unidad
Fuente de información	Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Responsable de medición	Agencia Nacional de Seguridad Vial
Periodo de seguimiento	Periodo de seguimiento: anual
Línea base 2022	Información reportada por Observatorio Nacional de Seguridad Vial con cierre a diciembre de 2022.
Meta final	Reducir el número registrado en la línea base en por lo menos un 30 %
Fecha esperada de cumplimiento	2030

Fuente: elaboración propia.

7 Consulta pública

El análisis de impacto normativo simple será sometido a consulta pública nacional durante un periodo de diez (10) días. Este documento será publicado en la página web del Ministerio de Transporte y el enlace será compartido a través de correo electrónico a los principales afectados con el fin de visibilizar aún más dicha consulta.

De forma similar, el proyecto de resolución modificatoria será publicado en la página web del Ministerio de Transporte y de igual forma, se notificará mediante correo electrónico a los interesados. La publicación del proyecto de resolución tendrá una duración de quince (10) días calendario.

Los comentarios recibidos, tanto al AIN como al proyecto de resolución, se analizarán y las respuestas serán consignadas en una matriz que será publicada o remitida por correo electrónico para dar respuesta directa a quienes enviaron comentarios. Así mismo, se realizarán las modificaciones pertinentes a dichos documentos (AIN y proyecto de resolución) de acuerdo con el análisis realizado a los comentarios recibidos.

Página web de consulta pública: <https://www.mintransporte.gov.co/>

Es importante precisar que para la modificación correspondiente a la aceptación de series posteriores del reglamento 22, se han realizado reuniones en las cuales la industria ha manifestado los beneficios que para ellos representa dicha modificación.

8 Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). Estadísticas Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Obtenido de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Congreso de la República. (2013). Ley 1703 de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial 49016 de 2013. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Congreso de la República. (s.f.). Ley 170 de 1994 Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la "Organización Mundial de Comercio (OMC)", suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo. 1994. Diario oficial nro. 41637 de 1994. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37805>

Corporación Fondo Nacional de Prevención Vial. (2014). Cascos para motociclistas: revisión institucional, legal, de mercado y técnica sobre su seguridad.

Naciones Unidas. (2021). Reglamento número 22 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores. Obtenido de <https://unece.org/sites/default/files/2021-08/R022r5e.pdf>