

Medellín, 16 de agosto de 2019

**HONORABLES
REPRESENTANTES A LA CÁMARA
COMISIÓN SEXTA - SECRETARÍA GENERAL
BOGOTÁ D.C.**

1

Asunto: Argumentos técnicos y jurídicos, por los cuales debe ser archivado y no aprobado el proyecto de Ley No 136 de 2019.

Respetados Representantes:

Por medio de la presente, como Presidente y Representante Legal de la Asociación de Centros de Apoyo a Nivel Nacional ACEDAN, representando los intereses de los CDA-CEA-CIA y CRC del país, nos permitimos presentarles para su conocimiento y consideración, los argumentos técnicos y jurídicos, que sustentan el por qué debe ser archivado y no aprobado, el proyecto de ley No 136 de 2019, radicado en la Cámara de Representantes, el 12 de agosto de 2019.

Así mismo, les manifestamos nuestro interés en conformar una mesa de trabajo, con la comisión sexta de la Cámara de Representantes y con los diferentes gremios que representan los Organismos de Apoyo, para que entre todos definamos las iniciativas para presentar un proyecto de ley que contribuya en mejorar los aspectos que se requieran, tales como garantizar el debido direccionamiento, la integridad y eficacia de las políticas públicas en materia de seguridad vial, la reducción de la accidentalidad vial y la mejora en la calidad del aire en nuestro país.

Con sentimientos de aprecio y consideración.

Cordialmente,



**SANTIAGO QUINTERO VALENCIA
PRESIDENTE ACEDAN**

Asociación de Centros de Apoyo a Nivel Nacional
CDA - CEA - CIA - CRC

Móvil: 3104062355

Mail: presidencia@acedan.org



Al responder este radicado. 20193.60163502 Id: 29367

Folios: 29 Fecha: 2019-08-21 10:07:34

Anexos: 0

Remitente : ASOCIACIÓN DE CENTROS DE APOYO ACEDAN

Destinatario: DIANA MARCELA MORALES ROJAS

H. C. R.
COMISIÓN SEXTA
RECIBIDO
16/08/2019
8:40



TABLA DE CONTENIDO

ORGANISMOS DE APOYO 3

CONTRAARGUMENTOS AL PROYECTO DE LEY RADICADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES DE COLOMBIA TITULADO “POR LA CUAL REASUMEN ALGUNAS FUNCIONES DE TRÁNSITO Y SE MODIFICAN UNOS ARTÍCULOS DE LA LEY 769 DE 2002” 3

GENERALIDADES 3

CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD: 6

EFFECTIVIDAD DE NORMAS LEGALES / EFFECTIVIDAD EN CONTROL DE EVASIÓN DE LAS AUTORIDADES: 8

EFFECTIVIDAD EN LA ARTICULACIÓN DE ENTIDADES INVOLUCRADAS EN LA SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS. 10

CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR- CDA: 10

PARTICIPACIÓN DE LOS CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR- CDA EN NORMATIVA, PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y PLAN DE DESARROLLO 10

CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA- CEA:..... 16

CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES- CRC: 19

CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN- CIA..... 20

ANEXOS..... 23

ANEXO 1 BAJO DESEMPEÑO DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL..... 23

Inconsistencias en información de seguridad vial reportada: 24

ANEXO 2 SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EXIGE A MUNICIPIOS EXTREMAR CONTROLES PARA FRENAR EVASIÓN DEL 54% EN LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA 25

Superintendencia de transporte exige a municipios extremar controles para frenar evasión del 54% en la revisión técnico-mecánica 25

ORGANISMOS DE APOYO

CONTRAARGUMENTOS AL PROYECTO DE LEY RADICADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES DE COLOMBIA TITULADO “POR LA CUAL REASUMEN ALGUNAS FUNCIONES DE TRÁNSITO Y SE MODIFICAN UNOS ARTÍCULOS DE LA LEY 769 DE 2002”

GENERALIDADES:

El texto propuesto en el proyecto de ley *“por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002”*, desconoce lo consagrado en el CAPITULO II AUTORIDADES - ARTICULO 3 AUTORIDADES DE TRANSITO DE LA LEY 769 DE 2002 modificada por la LEY 1383 DE 2010 en su parágrafo 1, 2 y 3. ¹

“...Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito...” “...El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte...” “... Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte...”.

Por lo tanto, es importante recordar, que argumentos en su momento se asociaron al respeto de los principios descritos en la ley 336 de 1996 ESTATUTO GENERAL DEL TRANSPORTE:

- **CAPITULO II PRINCIPIOS Y NATURALEZA LEY 336 DE 1996 ARTICULO 4.** *“...El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo*

¹ <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares..."

4

Como lo cita la motivación del proyecto de ley "por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002", desde su nacimiento, los Organismos de Apoyo al Tránsito se visionaron como promotores de la disminución de la accidentalidad vial y ellos, desde distintos frentes desde la pedagogía, prevención, anticipación, control, intervención, entre otras, lo cumplen a cabalidad.

Es importante resaltar, que de acuerdo con la normatividad vigente, las entidades públicas están facultadas para desarrollar las actividades de los organismos de apoyo, bien sean CDA-CEA-CIA y CRC; por lo cual no se hace necesario modificar la ley que se encuentra vigente.

La motivación del proyecto de ley aporta un grupo de cifras oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV, llegando a un párrafo de conclusión que taxativamente refiere lo siguiente: *"...De lo anterior es evidente, que en los últimos tres meses la disminución de la cantidad de víctimas fatales, respecto del año anterior que, para mayo de 2019, era de un 4,36%, para el mes de junio de 2019, es sólo de un 2,33%, cifra que debe generar enorme preocupación considerando que el histórico de las cifras de accidentalidad, dejan ver que en el segundo semestre del año se presenta más accidentalidad..."* y donde este contraargumento entiende la preocupación de los ponentes, dado que ninguna vida perdida es justificable, pero bajo un análisis frío y estadístico; se reconoce que si hay una merma en las fatalidades.

Lo anterior, también se evidencia en las cifras estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial *"...En Colombia, de acuerdo con la información preliminar del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) entre enero y diciembre de 2017 se registran un total de 6.479 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una reducción del -4,8% en el número de fallecidos en comparación con el mismo periodo de 2016. La Tabla 1, presenta el comportamiento de las*

víctimas fatales en hechos de tránsito para el periodo enero-diciembre en comparación con el mismo periodo de 2016...²

No obstante, el presente documento, también debe reconocer que para el año 2018 las cifras de fallecidos se incrementaron en 1.9%, lo cual debe llamar la atención de todos los involucrados en la seguridad vial del país, y más aún a las autoridades de control. (ver numeral EFECTIVIDAD DE NORMAS LEGALES) las cuales son las llamadas a definir los responsables y actuar en derecho, sin que esto implique la eliminación radical de un sector económico con funciones aportantes a la Seguridad vial y ambiental del país.

Se recuerda que son según pronunciamientos de la CONTRALORÍA vía auditorías oficiales al cumplimiento del Plan Nacional Seguridad vial del país, son (71) los actores asociados a la seguridad vial; entre los que se pueden destacar: Presidencia de la República, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Departamento de Planeación Nacional, Gobernaciones, Alcaldías, Secretarías de Movilidad, Direcciones Territoriales, gremios, Organismos de Apoyo al Tránsito, entre otros.

El proyecto de ley, tampoco atendió en su motivación la caracterización de los Organismos de Apoyo al Tránsito, ni desglosó sus actividades económicas, participaciones en planes nacionales asociados a la seguridad vial o ambiental y mucho menos el verdadero impacto en sus actividades misionales a la Seguridad vial del país o aportes a la salud pública, dado que; el documento da por sentado que la responsabilidad absoluta de un incremento en fatalidades viales recae y es responsabilidad de los (1.942) Organismos de Apoyo al Tránsito denominados **CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR- CDA, CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA- CEA. CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES- CRC y CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN- CIA** (ver TABLA 1 INVENTARIO DE ORGANISMO DE APOYO HABILITADOS A (15 DE AGOSTO DE 2019)) según consta en la motivación del texto radicado: *“...la integralidad y eficacia de las políticas públicas en materia de seguridad vial, a través de acciones que garanticen la calidad de los servicios de Apoyo al Tránsito y para acelerar el*

² <http://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin.pdf>

cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Seguridad Vial, expedido por el Ministerio de Transporte en ejercicio de sus funciones, de forma tal que la realización de las actividades denominadas de apoyo al tránsito, con el propósito de que las mismas se asuman preferiblemente de forma directa las Autoridades de Tránsito Departamental y Municipal o por el mismo Ministerio de Transporte...”

6

TABLA 1 INVENTARIO DE ORGANISMO DE APOYO HABILITADOS A (15 DE AGOSTO DE 2019)³

ORGANISMOS DE APOYO	NUMERO DE ENTIDADES HABILITADAS Y EN OPERACIÓN
CENTROS DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR- CDA	529
CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES- CRC	549
CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA- CEA	795
CENTRO INTEGRAL DE ATENCIÓN- CIA	69
TOTAL	1942

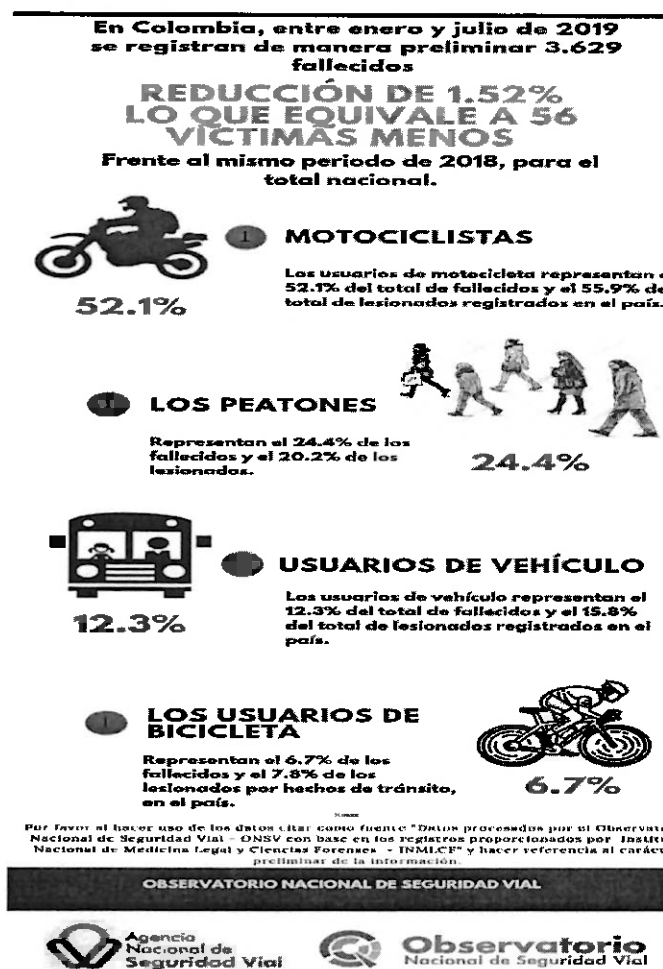
CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD:

El proyecto de ley “por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002” en su motivación utiliza cifras estadísticas del año 2019, las cuales son de consulta pública en la página electrónica <https://ansv.gov.co/observatorio/> donde; el Observatorio Nacional de Seguridad Vial diligentemente las mantiene actualizadas. También es claro que ninguna víctima fatal es aceptable como ya se ha mencionado, pero; se deben contextualizar los avances de Colombia y por correlación a lo que aquí se plasma en defensa de la idoneidad y objeto social de los Organismos de Apoyo al Tránsito como parte de un sistema y no como un único actor responsable de los aciertos o no de las políticas públicas asociadas a la seguridad vial en Colombia, o de igual manera de sus resultados finales.

³ https://www.runt.com.co/directorio-de-actores?title=&field_tipo_value=9&field_c_digo_municipio_value=All&field_c_digo_departamento_value=1=All&page=3

Para el año 2019, como lo señala la motivación del proyecto de ley y en relación con el total de la población de Colombia, se sitúa la tasa nacional de fallecidos por cada cien mil habitantes para el mes de junio en (6.07), no obstante, según cifras de la Organización Mundial de la Salud- OMS para el año 2013⁴ bajo ese mismo indicador definían para Colombia una tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes de (16.8).

El mismo Observatorio Nacional de Seguridad Vial de manera oficial resalta reducciones en las tasas de mortalidad por siniestros de tránsito para el año 2019 teniendo como fecha de corte el mes de julio y en comparación con el año 2018:



EFFECTIVIDAD DE NORMAS LEGALES / EFFECTIVIDAD EN CONTROL DE EVASIÓN DE LAS**AUTORIDADES:**

El proyecto de ley "por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002" en su motivación utiliza la siguiente premisa "...Teniendo en cuenta lo anterior, el panorama en relación con la efectividad de las normas legales, denota que los esfuerzos del legislativo y de los Gobiernos Nacionales y Locales no son suficientes, en consecuencia, se requiere una medida de choque, que garantice la realización de acciones gubernamentales enfocadas al mejoramiento del factor humano, como principal propósito de las políticas de seguridad vial, cuya efectividad se verifica en una efectiva disminución del número de víctimas..."

Por lo anterior es de fácil interpretación, que los proponentes del proyecto de ley, asumen que; el estado colombiano y las autoridades locales han dado trámite a las leyes emitidas desde el legislativo y que son los actores como los Organismos de Apoyo al Tránsito los que han menoscabado las intenciones de los actos de ley.

Es por ello, que es importante evidenciar en varias intervenciones por parte del Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte y CONTRALORÍA que mostrarían que el estado colombiano y las autoridades locales, también tiene responsabilidad en la situación presente como se puede observar en los siguientes párrafos:

- La CONTRALORÍA⁵ en el año 2018 calificó como bajo el desempeño del Plan Nacional de Seguridad Vial al aumentarse el número de víctimas fatales y lesionados en cuanto a las

⁵ https://www.contraloria.gov.co/contraloria/sala-de-prensa/boletines-de-prensa/boletines-de-prensa-2018/-/asset_publisher/9IOzepbPkrRW/content/auditoria-de-la-contraloria-raja-plan-nacional-de-seguridad-vial-mas-de-5-millones-de-vehiculos-de-los-13-5-millones-inscritos-en-el-runt-se-encuentra?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fwww.contraloria.gov.co%3A443%2Fcontraloria%2Fsala-de-prensa%2Fboletines-de-prensa%2Fboletines-de-prensa-2018%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3D118_INSTANCE_UixrmF0fHuSj_column-1%26p_p_col_pos%3D2%26p_p_col_count%3D5%26_101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW_keywords%3D%26_101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW_delta%3D20%26p_r_p_564233524_resetCur%3Dfalse%26_101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW_cur%3D3%26_101_INSTANCE_9IOzepbPkrRW_andOperator%3Dtrue

metas propuestas para el periodo 2012-2017 y fue más allá, señaló que la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV y el Ministerio de Transporte tenían una baja articulación interinstitucional con los (71) actores involucrados (entiéndase que dentro de este grupo están los Organismos de Apoyo al Tránsito) y definió los siguientes errores como los principales:

- Mínima utilización de instrumentos de apoyo para la seguridad vial.
- Debilidades en la estrategia de la política pública de implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Bajo desempeño de los planes locales de seguridad vial.
- Inconsistencias en la información reportada de seguridad vial.
- Evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT y revisión técnico mecánica.

Según la Contraloría, *"...durante el año 2017, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutó diferentes campañas de prevención, sensibilización e información en varios medios de comunicación, pero no efectuó monitoreo y valoración de la efectividad de las mismas, desconociendo los resultados alcanzados, así como los efectos obtenidos, respecto de la contribución para modificar el comportamiento de los actores viales..."*

- La SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en cabeza de su Superintendente Javier Jaramillo en el año 2018 declaró de la siguiente manera en contra de las autoridades locales *"...conmina a todas las Secretarías de Tránsito y Movilidad del país a reforzar los operativos de control, con el fin de identificar y sancionar a 5,9 millones de vehículos que evaden la revisión cada año, exponiéndose a accidentes por fallas mecánicas, afectando el medio ambiente y atentando contra la seguridad vial. (ver anexo)..."*⁶

⁶<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones/supertransporte-exige-a-municipios-extremar-controles-para-frenar-evasion-del-54-en-la-revision-tecnico-mecanicatasa-de-victimas-por-accidentes-de-transito-en-concesiones-viales-bajo-73-en-2017-supert/>

- El MINISTERIO DE TRANSPORTE en cabeza de su Viceministro Andrés Chaves remitió circular numero 20181010197761 dirigida a Alcaldes, Secretarios de Movilidad, Cuerpos de Control de Transito Municipales y Policía de Tránsito donde pidió expresamente “...*Por lo anterior, se conmina a los alcaldes y a todas las autoridades de tránsito del país a establecer, reforzar y optimizar todas las medidas operativas y de control y vigilancia necesarias, que permitan de forma contundente erradicar la evasión frente a la revisión técnica mecánica de vehículos automotores...*”⁷

10

EFFECTIVIDAD EN LA ARTICULACIÓN DE ENTIDADES INVOLUCRADAS EN LA SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS.

CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR- CDA:

Erra el proyecto de ley, al minimizar las actuaciones de un Centro de Diagnóstico Automotor- CDA y desdice de la verdadera implicación que tiene la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes ya que; el uso de un concepto mal acogido en un momento coyuntural por parte de la Corte Constitucional mediante Sentencia C-745 de 2012 para una referencia tan amplia, como es la LEY ANTI TRAMITES puede ser modificado por la misma entidad bajo los argumentos vigentes, los cuales se asocian a las actuaciones legales posteriores de la ley citada y compromisos adquiridos por el estado colombiano a nivel internacional asociados a la merma de emisiones de gases contaminantes, la protección de la salud pública por enfermedades broncorespiratorias y la evidente implicación de los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA en la disminución de accidentalidad como agentes de anticipación de condiciones técnico mecánicas.

PARTICIPACIÓN DE LOS CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR- CDA EN NORMATIVA, PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y PLAN DE DESARROLLO:

El señalamiento del proyecto de ley en el sentido que; “...*la revisión tecnicomecánica, es claro que la misma no es un factor determinante en la disminución de la accidentalidad...*” es una

⁷ [file:///C:/Users/DELL/Downloads/CIRCULAR%20%20REVISION%20T%C3%89CNICO-MEC%C3%81NICA%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/DELL/Downloads/CIRCULAR%20%20REVISION%20T%C3%89CNICO-MEC%C3%81NICA%20(2).pdf)

señal de desconocimiento de los alcances de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes, dado que; no se atiende la participación de los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA en disminuir la emisiones contaminantes de fuentes móviles consagrada en el PLAN DE DESARROLLO, no se centra el texto la participación que tienen los Organismos de Apoyo al Tránsito en el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, no se indagó por el CONPES N° 3943 y las obligaciones que se despenden de él y más situaciones que involucran a los CDA en la protección de la seguridad vial y ambiental en general.

1. La resolución 3768 de 2013 *“...Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones...”* en su considerando acoge La ley 769 de 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO *“...ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICAS, DE GASES Y DE OPERACIÓN. Modificado por el art. 8, Ley 1383 de 2010. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales...”* *“...Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad...”*
2. La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes es contemplada en el Plan Nacional De Seguridad Vial⁸ 2013 – 2021 como una de las acciones a emprender en el entendido que le aporta a la seguridad vial del país *“...La revisión técnico-mecánica debe convertirse en una prueba integral que verifique el cumplimiento vehicular en las*

condiciones mínimas de seguridad de manera efectiva, por esto se revisará todo el procedimiento de regulación de dicha revisión y se incluirán, nuevos tipos de vehículos, adicional a los tipos de vehículos que determina la actual normatividad...” y donde se asocia al programa “...Reglamentación Técnica y Evaluación para un Parque Automotor más Seguro...”

12

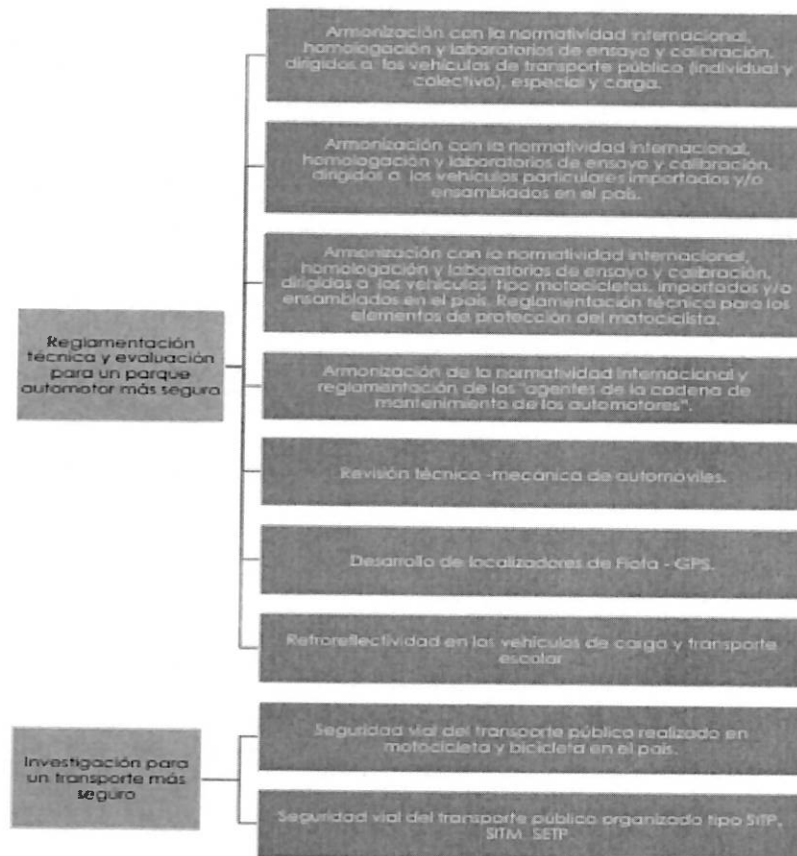
NOTA: en la actualidad se discute el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 y nuevamente según lo aprobado en salas de discusión, incluirá como actor preponderante a los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA

3. El CONPES N° 3943 POLÍTICA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AIRE⁹ define a los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA, como un actor preponderante para medir y controlar la emisión de fuentes móviles a los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA “...En cuanto a la información que se obtiene de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes que realizan los CDA reportada al RUNT (Ministerio de Transporte, 2011), ésta no se encuentra articulada con otras estrategias de seguimiento y control, como la revisión de vehículos en vía pública para verificar el cumplimiento de las normas de tránsito en retenes, de tal manera que se puedan corroborar los resultados de las mediciones realizadas durante la revisión técnico-mecánica con las mediciones realizadas en la vía. Lo anterior impide que se identifique la trazabilidad en el cumplimiento del certificado, el direccionamiento de actividades de inspección técnica vehicular orientadas a combatir la 733 417 181 78 46 21 9 19 2 Bogotá Valle de Aburrá Cali Panel A. Operativos en vía e incumplimiento de estándares de emisión (miles de vehículos) vehículos con revisión técnico mecánica vehículos revisados en operativos en vía vehículos que incumplen los estándares de emisión 31,5% ,35,8%, 37,6% ,65,8% carga livianos, particulares, transporte colectivo motocicletas Panel B. Evasión de la revisión técnico mecánica en todo el país (a) 43 evasión, medir el impacto de la revisión en la mejora del estado técnico, mecánico y de emisiones del parque automotor, así como de la operación de los CDA...”

⁹ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3943.pdf>

4. La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes es contemplada en el PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 -2022 en el Objetivo 2. Mejorar la calidad del aire, del agua y del suelo para la prevención de los impactos en la salud pública y la reducción de las desigualdades relacionadas con el acceso a recursos literal b estrategias, numeral 2 objetivos y estrategias A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático “...Min Ambiente actualizará los estándares de calidad del aire y de emisión de fuentes móviles hasta llegar al EURO VI, y con MinMinas reglamentará el contenido de azufre en los combustibles para reducir la contaminación atmosférica en Colombia, en el marco de las agendas estratégicas intersectoriales que se proponen en la línea D. Instituciones ambientales modernas de este pacto. Para verificar el cumplimiento de estos estándares, Mintransporte implementará un programa para mejorar la operación, los métodos de medición, la cobertura y el control de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y reducir la evasión de la revisión técnico-mecánica y de gases...”
5. La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes es contemplada en el PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2014-2018 bajo el literal K) Seguridad Vial “...Ante la limitada capacidad institucional de la mayoría de los organismos de tránsito, los municipios podrán destinar recursos recaudados por servicios ante organismos de apoyo, para que la ANSV apoye la formulación e implementación de planes locales de seguridad vial...”¹⁰

¹⁰ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%202014-2018%20Tomo%201%20internet.pdf>



Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia, 2013

- La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes es producto de una inspección que se asocia: Normas Técnicas Colombianas- NTC que se construyen en el ICONTEC por personas expertas en temas como mecánica, autopartes, inspección, equipos asociados a la inspección y aún más importante, personas que defienden la seguridad vial y ambiental del país como lo son el Ministerio de Transporte, Ministerio de Medio Ambiente y Organismo Nacional de Acreditación- ONAC. Dichas normas son la NTC 5375, NTC 5385, NTC 4231, NTC 5365, NTC 6282, NTC 6218, NTC 17020, entre otras, que demostrarían que la actividad desarrollada por los CDA es técnica y no un mero trámite que no le suma a la seguridad vial del país.
- La profesionalización del talento humano, en atención a la resolución 5202 de 2016 está garantizada mediante; formación del SENA o Instituciones de Educación Superior autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional, certificación de competencias

laborales con el SENA o entidades acreditadas y actualización con periodicidad conocida con el SENA o Instituciones de Educación Superior.

8. Los Centros de Diagnóstico Automotor por condiciones de habilitación tienen como obligación en el ánimo de garantizar sus inspecciones en beneficio de la seguridad vial del país:
- a. Calibrar sus equipos con entidades acreditadas por el ONAC con una periodicidad conocida.
 - b. Contratar servicios de vigilancia y control para todas sus actividades de operación con un homologado por parte de la Superintendencia de Transporte.
 - c. Afrontar auditorias con periodicidad conocida por parte de entidades ambientales.
 - d. Afrontar auditorias con periodicidad conocida por parte del Organismo Nacional de Acreditación-ONAC.
 - e. Registrar todas sus inspecciones en la plataforma RUNT.
 - f. Son susceptibles a auditorias de la Superintendencia de Transporte.
 - g. Entre otros.

Surtidos entre otros, estos requisitos, los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA pueden realizar las inspecciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes, las cuales para el año 2018 ascendieron a 5.350.378 con un nivel de evasión de 54% según cifras RUNT¹¹

Por lo anterior se solicita retirar el proyecto de ley en relación a su artículo (6) *"...los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del décimo (10^{mo}) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir cinco (5) años contados a partir de su fecha de matrícula..."*.

¹¹ runt.com.co/sites/default/files/Balance%20anual%20del%202018.pdf

Lo anterior dado que el organismo de apoyo denominado Centro de Diagnóstico Automotor- CDA representa un actor importante para el estado colombiano y por ello es incluido en planes de desarrollo, políticas públicas, leyes vigentes y actos administrativos en pro de la **SEGURIDAD VIAL y LA PROTECCIÓN DE LA SALUD** de los habitantes del país debido al vital papel que juega con su actividad.

Es necesario mencionar que lo que se requiere para mejorar los índices que contribuyan a mejorar la accidentalidad (atribuible a fallas mecánicas) y a mejorar la calidad del aire que respiramos, es disminuir el tiempo que se requiera para realizar la primera revisión técnico mecánica de 6 a 2 años, entre muchas de las acciones a emprender sobre este tema.

CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA- CEA:

El proyecto de ley *“por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002”* sesga claramente su discurso en contra de los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA al señalar *“...Así las cosas, el proyecto le atribuye la responsabilidad de la capacitación de los conductores de forma exclusiva al Estado y para tal efecto, se modifica el concepto de Centro de Enseñanza, para que en adelante éstos sean establecimientos de naturaleza pública, adscritos a una Alcaldía Municipal o una Gobernación Departamental, que tiene como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas...”* pero no sustenta bajo estudio o fuente, por qué la accidentalidad está asociada a la formación y no a otras variables como:

- Infraestructura de vías con responsabilidad nacional y local según corresponda a la autoridad.
- Señalización horizontal o vertical con responsabilidad nacional y local según corresponda a la autoridad.
- Vehículos con falta de manteniendo preventivo, correctivo o deductivo con responsabilidad del propietario o tenedor.

- Falta de normativa de reintroducción bajo pedagogía estandarizada con mallas curriculares aprobadas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, aunque este está consagrado en el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL¹².
- Pedagogía a temprana edad en colegios públicos y privados, aunque este está consagrado en el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL¹³.
- Evasión asociada a la obtención de licencia de conducción (ver estadística de evasión SIMIT).
- Concientización ciudadana sobre su rol en las vías (peatón o conductor).
- Entre otras.

17

Llama la atención, que el proyecto de ley no acoge cifras oficiales del SIMIT donde en el año 2018 sumada la infracción **B01 NO PORTAR LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN** y **B02 LICENCIA DE CONDUCCIÓN VENCIDA** se generaron (256.502) comparendos de personas no formadas en academias de conducción, no obstante, es prudente el ahondar en las mismas y compararlas para encontrar evidencias que demostrarían que lo citado por el proyecto de ley es equívoco:

- Según cifras RUNT en Colombia se tienen registradas 14.710.865 personas con licencia de conducción, y donde esta cifra se extrae desde la implementación de la plataforma en el año 2009 y según esa misma línea de temporalidad el SIMIT¹⁴ reporta 2.147.231 infracciones impartidas por autoridades. Lo que quiere decir que por cada (100) colombianos con licencia de conducción, (14) conducen sin ella, o con ésta vencida, explicando que el problema no sobreviene exclusivamente de la formación sino de una situación totalmente contraria.
- Se puede sumar que el Observatorio de Seguridad Vial¹⁵ en su pagina web genera una estadística detallada de las variables que pueden estar involucradas en un

¹²

https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

¹³

https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

¹⁴ <https://www.simit.org.co/estadisticas>¹⁵ <https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=59&page=54>

sinistro vial y al ser sumadas se obtiene una cifra de (115), no obstante el proyecto de ley *“por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002”* utiliza solo una, **MALAS PRÁCTICAS DE CONDUCCIÓN, ASOCIADAS A UNA MALA FORMACIÓN** con la única intención de tratar de demostrar la necesidad de un cambio de modelo pedagógico.

También es importante resaltar que el Ministerio de Transporte ya previo en la resolución 1349 de 2017 procesos de certificación de competencias para conductores *“...por la cual se reglamentan las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de evaluación – CALE y las condiciones y características de seguridad y el rango de precios del examen teórico práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones...”* con lo que el argumento de eliminar las funciones de los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA en un supuesto beneficio a la seguridad vial ya está pronosticada en la normativa vigente.

Por lo anterior se solicita retirar el proyecto de ley en relación a su artículo (3) *“Artículo 3. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, respecto de las definiciones de los Conceptos Centro de Enseñanza para Conductores, Centro de Enseñanza para la formación de instructores y para la eliminación de la definición de centro integral de atención, así: Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento de naturaleza pública, adscrito a una Alcaldía Municipal o una Gobernación Departamental, que tiene como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas...”*

“...Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento de naturaleza pública, adscrito al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, que tiene como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas...” dado que; el organismo de apoyo denominado Centro de Enseñanza Automovilística- CEA representa un actor preponderante para el estado colombiano y por ello es incluido en actos administrativos concernientes a la seguridad vial y en todo caso por la ausencia de un ESTUDIO TÉCNICO que pueda demostrar que un actor de (71) que según

cifras de la CONTRALORÍA en su auditoria Desempeño al Plan Nacional de Seguridad Vial participan, es el culpable de las cifras de accidentalidad en Colombia.

19

CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES- CRC:

El proyecto de ley "por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002" propone en su cuerpo de texto en el artículo (5) Parágrafo 1 lo siguiente "...Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la re categorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical." Y sigue el texto con el parágrafo 2 "...Las Instituciones Prestadoras de Salud y los Centros de Reconocimiento de Conductores, serán de naturaleza Pública, los certificados expedidos por una EPS, tendrán la misma validez para efectos de los trámites relacionados con las licencias de conducción, para tal efecto, el Ministerio de Transporte determinará el mecanismo para el registro de tales certificados..."

Según lo anterior y sin ningún tipo de sustento evidenciable en la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS del proyecto de ley, lo que imposibilita la contraargumentación objetiva al desconocer la variable que motiva la supresión de un Organismo de Apoyo al Tránsito tan importante por el rol que cumple como lo son los Centros de Reconocimiento de Conductores- CRC para dar entrada a funciones que obviamente son conocidas por los grupos médicos de las EPS en Colombia, pero; donde en estas instituciones no se conserva un rigor asociado a la Norma Técnica 17024 y más aún ninguna de ellas a la fecha estaría en capacidad de ofrecer un servicio de certificación de personas acreditado ante el Organismo Nacional de Acreditación- ONAC. Es que se intuye, que es mera percepción de los proponentes del proyecto de ley, que

la certificación de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos presenta vicios que deben ser reformados. Por consiguiente, no se comprende por qué debería ser reformada el artículo (19) REQUISITOS, Modificado por el artículo (5), Ley 1383 de 2010, Modificado por el artículo (3), Ley 1397 de 2010, Modificado por el artículo 196, Decreto Nacional 019 de 2012. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos..." ver numeral (4) *"...Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar. Ver Resolución del Min. Transporte 1555 de 2005..."*

Es importante anotar que desde la ley anti trámites de enero 10 de 2012, donde las licencias de conducción para vehículos particulares (B1) extendió la vigencia a 10 años más (enero 10 de 2022), lo que permitió que miles de conductores se privaran de pasar por un CRC para conocer sus aptitudes desde el punto de vista físico, mental, y de coordinación motriz, lo que solo lo conoceremos hasta esta fecha (enero 10 de 2022) con las implicaciones que eso conlleva.

Si de reformar se trata, lo lógico es que se reduzca el vencimiento de las licencias B1 entre 3 y 5 años dado que las condiciones de un conductor pueden cambiar y solo lo estamos revisando cada 10 años, de hecho existen miles de conductores en Colombia que nunca han pasado por un CRC por lo que desconocemos si tienen las aptitudes requeridas para hacerlo.

CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN- CIA:

El proyecto de ley *"por la cual reasumen algunas funciones de tránsito y se modifican unos artículos de la ley 769 de 2002"* propone en su artículo (7) *"...Modifíquese el contenido del artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y por el artículo 205 del Decreto Ley 019 de 2012, el cual quedará así: "Artículo 136. Reducción de la Multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista*

obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito que puede ser de diferente jurisdicción al lugar donde se cometió la infracción...” “...Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los treinta (30) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito que puede ser de diferente jurisdicción al lugar donde se cometió la infracción...” “...Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios...” “...Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles...” “...Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados...” “...En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país...”

La motivación expresada en el proyecto de ley en lo que refiere a la supresión de los Centros Integrales de Atención- CIA pasa por un comentario de un funcionario especializado, pero sin contexto “De hecho, el exceso de velocidad es la infracción más común entre las personas que se han visto involucradas en siniestros viales durante...”, pues se identificó que en lo que va del año, 8 de cada 10 conductores accidentados tenían sanciones por esta causa en su historial. (...) El director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Luis Lota, señaló que “es fundamental que todos los usuarios viales comprendan que los límites de velocidad responden a lógicas preventivas que salvan vidas” y donde, evidentemente el funcionario

solo se refirió a un tipo de causa de infracción y donde él, nunca mencionó que la culpabilidad está asociada al rol que ejerce el Organismo de Apoyo.

22

Nuevamente el refutar más allá de los argumentos generales se hace complejo, no obstante, el proponente de la ley obvió el análisis de las cifras estadísticas suministradas por el SIMIT donde en el año 2017: se impusieron 4.083.395 comparendos y para el año 2018 la cifra fue de 4.274.088 lo que muestra un incremento, pero si se analiza la única variable de (131) posibles a considerar en el proyecto de ley se está destinado a sesgar la realidad de las necesidades de la seguridad vial en Colombia.

En el año 2017 se impusieron 781.785 multas por **EXCESO DE VELOCIDAD** y para el año 2018 se impusieron 740.386 para una reducción del 5.2%.

De acuerdo a los argumentos anteriormente expuestos, podemos concluir que no es procedente continuar con este proyecto y por consiguiente solicitamos sea retirado. Más bien proponemos conformar una mesa de trabajo entre todos los actores que hacemos parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito, con el fin de alcanzar las acciones requeridas para garantizar el debido direccionamiento, la integralidad y eficacia de las políticas públicas en materia de seguridad vial, la reducción de la accidentalidad vial y la mejora en la calidad del aire en nuestro país.

ANEXOS.

ANEXO 1 BAJO DESEMPEÑO DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

COMUNICADO DE PRENSA No. 182:

23

- Bajo desempeño del Plan Nacional de Seguridad Vial contribuyó al incremento de víctimas fatales y lesionados en accidentes de tránsito.
- No se lograron los resultados esperados en cuanto a metas de reducción de accidentalidad vial en el país, para el período 2012-2017.
- Tampoco han sido efectivas las gestiones encaminadas a disminuir la accidentalidad de peatones, motociclistas y ciclistas.

Bogotá, 22 de octubre de 2018.- Como resultado de una Auditoría de Desempeño al Plan Nacional de Seguridad Vial, la Contraloría General de la República estableció un bajo desempeño de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Ministerio de Transporte respecto a las acciones que realizaron en los últimos 6 años sobre la evasión del SOAT y de la Revisión Técnico Mecánica, como se refleja en estas cifras que se encontraron a diciembre de 2017: Un total de 5.767.691 vehículos sin SOAT (42,6% de total inscritos el RUNT), y 5.973.056 de automotores sin la Revisión Técnico Mecánica (44,1% de total inscritos el RUNT).

Esta situación implica un alto riesgo de accidentalidad en las vías por vehículos que transitan sin contar con condiciones técnico mecánicas seguras. Y genera pasivos contingentes para el Estado al momento de atender a víctimas fatales y heridos, por carecer del SOAT.

La Contraloría conceptuó que existen marcadas deficiencias en el desempeño de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, toda vez que para el período 2012 – 2017 no se lograron los resultados esperados, en cuanto a las metas de reducción de la accidentalidad vial en el país, las cuales pasaron de 6.136 en el 2012 a 6.718 en el 2017, siendo la meta para este último periodo 5.194 víctimas fatales, aumentando en 1.524 personas fallecidas.

La auditoría de desempeño identificó algunas situaciones que pueden explicar el bajo desempeño del Plan Nacional de Seguridad Vial:

- Un bajo desempeño en la Coordinación y Articulación Interinstitucional, sectorial y territorial del Plan Nacional de Seguridad Vial de 71 actores, por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Mínima utilización de instrumentos de apoyo para la seguridad vial.
- Debilidades en la estrategia de la política pública de implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Bajo desempeño de los planes locales de seguridad vial.
- Inconsistencias en la información reportada de seguridad vial.
- Evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT y la revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes.

Uno de las situaciones encontradas es que no han sido efectivas las gestiones encaminadas a la disminución de la accidentalidad para los colectivos más vulnerables del país, como es el caso de peatones, motociclistas y ciclistas.

Para el 2017, estos grupos representaron el 81% del total de fallecidos en incidentes viales pasando de 4.391 en el 2012 a 5.255 en el 2017. Adicional a lo anterior, sólo el 22% de los accidentes con fallecidos tienen identificadas sus posibles causas.

Según la Contraloría, durante el 2017 la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutó diferentes campañas de prevención, sensibilización e información en varios medios de comunicación, pero no efectuó monitoreo y valoración de la efectividad de las mismas, desconociendo los resultados alcanzados, así como los efectos obtenidos, respecto de la contribución para modificar el comportamiento de los actores viales.

Inconsistencias en información de seguridad vial reportada:

Se presenta también una deficiente gestión de la información relacionada con la seguridad vial por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia a cargo de este tema.

Es así como el reporte de lesionados por accidentes de tránsito durante el año 2017, no refleja la realidad de la problemática, pues la información presentada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (que tiene como base lo reportado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses) es de 40.088 personas lesionadas, cifra que difiere sustancialmente de lo reportado por FASECOLDA y el Ministerio de Salud por medio del sistema de información SIRAS, que menciona a 650.264 personas.

25

ANEXO 2 SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EXIGE A MUNICIPIOS EXTREMAR CONTROLES PARA FRENAR EVASIÓN DEL 54% EN LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA

Superintendencia de transporte exige a municipios extremar controles para frenar evasión del 54% en la revisión técnico-mecánica

La entidad conmina a todas las secretarías de Tránsito y Movilidad del país a reforzar los operativos de control, con el fin de identificar y sancionar a 5,9 millones de vehículos que evaden la revisión cada año, exponiéndose a accidentes por fallas mecánicas, afectando el medio ambiente y atentando contra la seguridad vial.

Bogotá, 27 de febrero de 2018 (@Supertransporte) – La Superintendencia de Puertos y Transporte reveló que la evasión en la revisión técnico-mecánica (RTM) fue del 54 por ciento el año pasado en Colombia.

De 13,5 millones de vehículos que conforman el parque automotor nacional, 10,9 están obligados a presentar la revisión, de los cuales 5,9 millones no fueron llevados a ninguno de los 421 Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) para evaluar su estado técnico-mecánico.

Para el año 2016 la evasión fue del 53 por ciento, lo cual demuestra que no hubo ninguna variación ni avance en la lucha contra la evasión. Esto obliga a que las autoridades de

Tránsito y Transporte municipales y departamentales extremen los operativos de control para garantizar el cumplimiento de esta norma, que vela por las buenas condiciones mecánicas de los vehículos y contribuye a la seguridad vial y al medio ambiente.

26

El superintendente Javier Jaramillo advirtió que las alcaldías son la primera autoridad de Tránsito de los municipios y en consecuencia, están obligadas a garantizar el cumplimiento de las normas: En este caso la revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes puntual, a emprender las acciones necesarias para frenar la evasión.

De los vehículos que deberían realizar la revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes, los que más la evaden son: motocicletas: 4,1 millones (65%), particulares: 1,6 millones (43%) y servicio público: 187.964 (22%).

Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca representan el 54 por ciento del total de vehículos matriculados en el país (7,2 millones), de los cuales 5,9 millones están obligados a cumplir con la revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes, y de estos 2,9 millones la evaden (equivalente al 50%).

27

Departamento	Parque automotor	Vehículos obligados a RTM	Vehículos evasores	Evasión	Evasión	VAR
				2017	2016	
Bogotá	2.370.913	1.925.208	800.062	42%	39%	3%
Antioquia	2.035.882	1.653.159	779.492	47%	43%	4%
Valle del Cauca	1.636.477	1.328.838	680.700	51%	51%	0%
Cundinamarca	1.242.539	1.008.956	687.308	68%	73%	-5%
Total	7.285.811	5.916.161	2.947.562	50%	48%	2%

La evasión sobresale también en departamentos como Córdoba (90%), Sucre (80%), Magdalena (79%), Bolívar (69%), Cauca (65), Nariño (61%), Quindío (58%), Meta (58%), Huila (56%), Santander (55%), Norte de Santander (55%), Cesar (54%), Caldas (51%), Atlántico (48%), Tolima (46%) y Risaralda (38%).

“Uno de los riesgos de no frenar esta evasión es que muchos vehículos que se dedican al transporte ilegal no cuentan con esta revisión, lo que se constituye en un doble peligro para los usuarios: vehículos prestando servicios no autorizados y, además, sin revisión técnico-mecánica”, dijo Jaramillo.

Desde agosto de 2016, la entidad implementó el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), el cual supervisa en tiempo real cada una de las pruebas a las que es sometido un vehículo en los CDA's, lo que ha servido para frenar la expedición irregular de certificados de revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes.

El Superintendente indicó que durante la fase de implementación del SICOV (agosto de 2016) los rechazos de vehículos pasaron del 5 al 25 por ciento en todos los CDA's del país: hoy se encuentra en el 21 por ciento, debido a la rigurosidad del sistema.

28

Datos reportados a la Superintendencia de transporte por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) registran que la imposición de comparendos por no cumplir con la revisión técnico-mecánica (código C35) fue de 399.678 en 2016 y de 395.402 en 2017 (variación del -1%), lo que corresponde al 10 por ciento del universo de comparendos impuestos anualmente en el país.

Los cuatro municipios con mayor cantidad de comparendos impuestos por esta infracción son:

Municipio	2016	2017	Variación
Medellín	126.724	73.847	-42%
Cali	49.259	56.836	15%
Bogotá	33.149	41.245	24%
Barranquilla	26.462	23.329	-12%

El análisis estadístico realizado por el Centro de Monitoreo de Actividades de Transporte (CEMAR), de la Superintendencia de transporte, registró que el año pasado las revisiones crecieron 8,7 por ciento en marzo (Semana Santa), con respecto a febrero; en junio (vacaciones de mitad de año) aumentaron 6,2 por ciento en comparación con mayo; diciembre (vacaciones de fin de año y enero) se consolida como el mes con mayor crecimiento del año: 45 por ciento frente a noviembre.

Esto indica que los colombianos llevan su vehículo a la revisión en temporada de vacaciones, debido a que las autoridades incrementan los controles en las vías y se ponen al día para evitar la infracción (multa de \$390.615 más la inmovilización del vehículo); en consecuencia, esto permitiría suponer que algunos vehículos estarían transitando durante algunos meses sin la revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes por las ciudades del país.

29