

“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras”

(Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado – 233 de 2023 Cámara)

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), en busca del bien común, la democracia participativa y el mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, presenta sus comentarios con respecto al texto aprobado en segundo debate en la Plenaria de Senado.

Para la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, la seguridad vial representa un inmenso desafío y una responsabilidad fundamental para el sector. La seguridad vial es un tema de importancia estratégica, ya que incide directamente en el bienestar y la vida de las personas. En este sentido, apoyamos el proyecto en la mayoría de sus artículos, pues permite avanzar en la protección y el cuidado de los actores viales más vulnerables. Sin embargo, en algunos apartados el proyecto establece regulaciones y normativas que podrían impactar directamente en la industria o a sus usuarios, especialmente en cuestiones técnicas, la formación de los motociclistas, las cargas para actores importantes en la movilidad en las vías y las características de los vehículos. Por lo tanto, es fundamental mejorar algunos apartados de cara a su trámite legislativo. A continuación, presentamos nuestros comentarios y recomendaciones, para buscar mejorar el mismo:

- i) A través de la Ley 2251 de 2022 Colombia ha ratificado su adhesión a los acuerdos del 58 en materia de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos.**

Consideramos que la normatividad actual ya regula los aspectos contemplados en el artículo 8° del proyecto. Ya está incluido en el artículo 3° de la Ley 2251 de 2022, recientemente expedida, la cual tuvo en cuenta en su redacción las observaciones de los actores interesados tanto públicos como privados. En el mismo sentido, se expidió la Ley 2290 de 2023 por medio de la cual se aprobó el «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», suscrito en ginebra, el 20 de marzo de 1958.

La industria considera que ambas Leyes (Ley 2290 de 2023 y la Ley 2251 de 2022) son suficientemente robustas y exigentes para asegurar los objetivos legítimos de protección de la vida y de seguridad vial, en los vehículos automotores.

La Ley 2251 de 2022 aprobada, otorga un plazo de tres años al Ministerio de Transporte para implementar el Acuerdo del 58 de la UE, expidiendo diversos reglamentos técnicos que contribuyen a la seguridad vehicular. A la fecha ya se han expedido, en esta misma materia, más de 7 resoluciones que se encuentran vigentes, por lo que, por economía normativa, no tendría sentido regularlo vía Ley:

1. Resolución 20223040044945 de 2022 “Por la cual se expide el reglamento técnico que establece los requisitos aplicables a los acristalamientos de seguridad para uso en vehículos automotores y remolques, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia”.
2. Resolución 20223040044845 de 2022 “Por la cual se expide el reglamento técnico que establece los requisitos de las cintas retrorreflectivas para uso en vehículos automotores y sus remolques que circulan en Colombia.
3. Resolución 20223040044935 de 2022 “Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a sistemas de retención para uso en vehículos automotores”.
4. Resolución 20223040044455 de 2022 “Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a llantas neumáticas para vehículos automotores, remolques y semirremolques, sus procesos de instalación, sistemas complementarios y se dictan otras disposiciones”.
5. Resolución 20223040044085 de 2022 “Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques y se dictan otras disposiciones”.
6. Resolución 20223040062115 de 2022 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta”.

7. Resolución 20223040065305 de 2022 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones”

A lo anterior, hay que sumarle la expedición de la Resolución 762 de 2022 que establece los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes en fuentes móviles, con lo que también, desde el aspecto ambiental, se encuentra regulado lo relacionado a las emisiones contaminantes, que pretende el proyecto de Ley.

En síntesis, amablemente se solicita eliminar el artículo 8° debido a que es claro que el Gobierno nacional (Ministerio de Transporte y MinAmbiente) ya vienen avanzando en la reglamentación técnica vehicular y de emisiones que pretende el Proyecto, y que se espera se siga concretando en adelante. Así mismo, la industria presente en el país, basada en la confianza legítima de los actos administrativos expedidos por el Gobierno Nacional, ha realizado la comunicación oficial a casas matrices, ha realizado inversiones con planes y proyectos, para garantizar este cumplimiento, según cronogramas. Modificar fechas en normas ya expedidas, generaría un impacto negativo en la industria nacional, y consecuentemente en las cadenas de valor, entre ellos, pequeños y medianos empresarios proveedores de partes locales.

La nueva Ley 2290 de 2023 ya aprueba la adhesión de Colombia en el acuerdo de 1958. Una vez esto suceda se deberán empezar a adoptar los reglamentos que se consideren necesarios según el contexto del país, pero antes configurando una Autoridad de Homologación en Colombia (Type Approval Authority - TAA). Implementar más reglamentos de Naciones Unidas (UN-R) sin tener una TAA aún podría generar barreras técnicas a la industria y dificultar la comercialización debido a los procesos de certificación que se requerirían.

Lo anterior también está ligado a que el Decreto 1595 de 2015 que reglamenta el subsistema nacional de calidad, también debería ser derogado o por lo menos modificado adoptando los mecanismos certificación y demostración de la conformidad acordes al WP29.

Por lo tanto, se recomienda modificar este artículo de forma que se ordene la modificación del Decreto 1595 de 2015 con la participación del Ministerio de

Transporte y el Ministerio de Comercio, además de la creación de una TAA para el país.

ii) La duración de los programas de formación en seguridad vial no debe regularse por Ley.

La duración de un programa de formación no debería determinarse en una ley, ya que está estrechamente ligada a los resultados de aprendizaje que se pretenden alcanzar. Los programas de formación deben adaptarse a la complejidad de los objetivos de aprendizaje, el nivel de competencia deseado, la aplicación práctica de los conocimientos, la retención a largo plazo y la necesidad de individualización. Algunos objetivos pueden requerir programas más cortos, mientras que otros necesitarán más tiempo para asegurar que los participantes adquieran habilidades y conocimientos de manera efectiva y duradera. En última instancia, la duración del programa debe estar alineada con la calidad y el éxito del proceso de aprendizaje, por lo que se sugiere eliminar el apartado “que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando ésta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y comercial”, del Parágrafo 2° del artículo 10° del proyecto de Ley.

iii) No se considera conveniente imponer nuevas cargas a las estaciones de peajes existentes.

Exigir nuevas inversiones a las estaciones de peaje, obligándolos a realizar aforos a vehículos de dos ruedas, sería perjudicial para estas entidades concesionadas, y si no lo son, una carga fiscal injustificada al Estado (Invias). Esto, debido a que es una condición que bien pudiese ser cubierta por estudios técnicos que las entidades administradoras o concesionarios de las vías nacionales pudiesen realizar, de tiempo en tiempo, a su costo, o en aquellos que se harían como producto de la implementación del parágrafo 3° en este artículo propuesto del artículo 12° del proyecto de Ley. Agregar nuevas obligaciones al Estado y/o a los concesionarios de las vías que administran los peajes, sobre todo por los costos de gestión de la nueva infraestructura y los sistemas de información necesarios, tendría un impacto fiscal importante, sin que, a cambio, existan beneficios reales para la población. Así las cosas, se propone eliminar el apartado que impondría la obligatoriedad a las estaciones de peajes de realizar inversiones para el registro de aforo de vehículos de dos ruedas.

iv) La expedición de reglamentos técnicos vehiculares, la definición de sus cronogramas, alcances y fechas de entrada en vigor, debe ser potestad del ejecutivo.

La expedición de reglamentos técnicos vehiculares, la definición de sus cronogramas, alcances y fechas de entrada en vigor, debe ser potestad del Gobierno en lugar de hacerse a través de leyes expedidas por el Congreso, por varias razones fundamentales que abordan la eficiencia y la adaptabilidad de las regulaciones en el contexto cambiante de la tecnología y la industria automotriz.

En primer lugar, el Gobierno, a través de la ANSV y el Mintransporte, es el llamado a expedir estas normas, dado que están equipados para tomar decisiones técnicas y especializadas en relación con los vehículos y su seguridad, como funciones misionales. Los reglamentos técnicos vehiculares a menudo implican cuestiones altamente técnicas, como estándares de emisiones, seguridad en carretera y eficiencia energética. Mantener esta delegación de esta responsabilidad al Gobierno, en cabeza del Mintransporte y la ANSV, permite que las decisiones se basen en la experiencia de profesionales técnicos y científicos.

En segundo lugar, la regulación de vehículos debe ser ágil y adaptable a medida que avanza la tecnología y la industria. La velocidad de avance en la tecnología automotriz es significativamente más rápida que la capacidad de expedición de nuevas Leyes. Al permitir que la ANSV y el MT emitan reglamentos técnicos, se pueden actualizar y ajustar con mayor facilidad para abordar avances tecnológicos y desafíos cambiantes en la industria. Esto garantiza que las regulaciones sigan siendo efectivas y pertinentes en un mundo en constante evolución.

En tercer lugar, la definición de cronogramas, alcances y fechas de entrada en vigor de las regulaciones vehiculares es una tarea que requiere una respuesta rápida y eficiente a las necesidades y problemas actuales. El Congreso a menudo enfrenta un proceso largo y complicado para aprobar leyes, lo que puede retrasar la implementación de regulaciones importantes en respuesta a problemas urgentes, como la seguridad vial o la reducción de emisiones contaminantes.

En resumen, amablemente se solicita la eliminación del artículo 13° del Proyecto de Ley por cuanto el Ministerio de Transporte y la ANSV ya han adelantado la expedición de los reglamentos técnicos en mención y ya se han expedido 3 para motocicletas correspondientes a frenos, llantas y cascos; condicionar y establecerlo

en la Ley y acotar su reglamentación a algunos meses, puede generar barreras al comercio y afectar la economía de la industria (importadoras, fabricantes, proveedores) y como se indicó, desconocería la reglamentación de la Resolución No. 20223040062115 del 13 de octubre de 2022 que adopta el Reglamento No. 78 de Naciones Unidas (UN-R78), o la Resolución No. 20233040005155 que adopta el Reglamento No.22 de Naciones Unidas (UN-R22).

Respecto a reglamentación para chasises, ni en el Acuerdo de 1958 (UN-Rs) ni en el Acuerdo de 1998 (GTRs) existe algún reglamento asociado a la construcción y diseño de estos. El diseño de estos elementos es totalmente independiente y autónomo por parte del fabricante de la motocicleta basado en altos niveles de ingeniería, mecánica, metodologías, normas internas y experiencias (know-how).

Para los sistemas de iluminación, nuevamente se solicita no adoptar este nuevo requerimiento asociado a otro reglamento de Naciones Unidas, previo a la definición e implementen de los correctos mecanismos y autoridades de homologación como demanda el WP29. Esto permitirá que no se generen dificultades ni barreras en la certificación ni aprobación de vehículos tipo motocicletas en Colombia, como podrán generar los ya aprobados reglamentos para frenos ABS y llantas de motocicletas.

v) La velocidad de las patinetas y bicicletas eléctricas no debe regularse por Ley.

La regulación de la velocidad de vehículos como patinetas y bicicletas eléctricas a través de leyes puede plantear desafíos y no ser la solución más adecuada. En primer lugar, as características técnicas de estos vehículos pueden variar considerablemente. No hay un solo estándar para patinetas y bicicletas eléctricas en términos de velocidad máxima. Algunos modelos son más potentes que otros, y regular la velocidad de todos por igual no tiene en cuenta estas diferencias. Sería injusto para los fabricantes y los usuarios de estos vehículos que cumplen con las normas de seguridad y rendimiento establecer una velocidad máxima única que no se adapte a la diversidad de productos en el mercado.

En segundo lugar, la regulación excesiva de la velocidad de estos vehículos podría obstaculizar la adopción de modos de transporte más sostenibles y amigables con el medio ambiente. Promover la movilidad sostenible es una prioridad en muchos

lugares, y las patinetas y bicicletas eléctricas pueden desempeñar un papel importante en la reducción de la congestión del tráfico y las emisiones de carbono. Restringir demasiado la velocidad podría disuadir a las personas de utilizar estos modos de transporte y, en cambio, optar por vehículos menos sostenibles.

En lugar de regular la velocidad de manera rígida, es más efectivo fomentar la educación vial y la responsabilidad de los usuarios de patinetas y bicicletas eléctricas. Además, las autoridades pueden centrarse en la promoción de prácticas de seguridad, como el uso de cascos y respetar las normas de tráfico, en lugar de imponer límites de velocidad inflexibles. Esta aproximación permite que las personas disfruten de la movilidad sostenible sin comprometer la seguridad pública.

De esta manera, se sugieren ajustes en redacción para clarificar y precisar que el límite de velocidad es para la circulación de las patinetas y las bicicletas eléctricas sobre las calzadas, y no para las configuraciones técnicas de los equipos. Esto es vital para evitar confusiones en materia de control, pues estos productos, por ejemplo, como el caso de la bicicleta eléctrica, su velocidad depende del esfuerzo en el pedaleo del ciclista, pues por configuración la asistencia deja de funcionar a los 25 km/h. Así mismo se solicita mantener la velocidad en 40 km/h, y la velocidad máxima de las ciclorutas en 25 km/h. Todo lo anterior por las siguientes razones:

1. La Ley 2251 del 14 de julio de 2022, estableció la velocidad de patinetas y bicicletas eléctricas en 40km/h. No es clara la razón de cambiar una norma recientemente expedida. No se entiende una restricción más severa para las bicicletas eléctricas que para las de pedal convencional, que no tienen limitación, cuando en ambas su velocidad final depende del esfuerzo del usuario.

2. La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito – CNT) establece regulaciones de velocidades a las vías públicas, según las características y especificaciones de la calzada. Esto tiene mucho sentido de cara a favorecer la seguridad vial, en la medida que existen especificaciones técnicas en las vías que permiten ciertas velocidades. No es lo mismo las velocidades permitidas, técnicamente, en una ciclovía que en una autopista 4G. Este artículo entra en contravía de este principio. Es clave que se mantenga una regulación a las velocidades de las vías públicas, y no a los vehículos.

3. En Colombia, el Ministerio de Transporte ha definido a las bicicletas eléctricas en la Resolución 160 de 2017, y estableció una velocidad máxima de suspensión de la asistencia de 25 km/h, para ser consideradas bicicletas. De superarse esa velocidad sin suspensión de asistencia, el vehículo cambia su clase, pasando a ser ciclomotor. Es su única implicación formal. La norma es clara en Colombia y en el mundo, que se trata de especificación de cara a su clasificación. No a limitar velocidades de fabrica en vehículos. La definición contenida en la Resolución 160 de 2017 para bicicletas eléctricas o de pedaleo asistido es la que sigue: “Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg.”
Negrillas y subrayas nuestras.

4. En cualquier caso, no se limita la velocidad propiamente del vehículo, sino que es una especificación de cara a su categorización en el ordenamiento jurídico y técnico nacional. Dejar el párrafo cómo está, tendría implicación técnica importante y enormes pérdidas para las empresas que han apostado por esta tecnología.

5. Colombia, tal como lo establece el Proyecto va camino a adoptar las regulaciones técnicas de la UE en cuanto a homologación y demás (WP29 - acuerdos del 58). Precisamente en Europa, los vehículos tipo bicicletas eléctricas y patinetas eléctricas solo tienen límites de velocidad para efectos de su clasificación técnica. Más no para su venta al público. Sería un grave error establecer por ley regulaciones de velocidades a vehículos, y posteriormente adherir al país a los acuerdos del 58. Sería un contrasentido.

6. Las empresas importadoras y ensambladoras de vehículos eléctricos han realizado cuantiosas inversiones para desarrollar en el país vehículos clase bicicleta eléctrica y patinetas eléctricas, de cara a mejorar el medio ambiente, muchas de estos con velocidades que alcanzan de fábrica los 30 o 35 km/h. Estos vehículos cumplen con todos los requisitos para circular en Europa y, de hecho, se comercializan en esos países. Poner esta regulación tal como está, limitando velocidades en los vehículos para su venta, afectaría estas importantes inversiones,

haciendo retroceder al país en su avance en la transición energética en cuanto a movilidad cero emisiones.

Conclusión:

De acuerdo con los comentarios anteriores, respetuosamente solicitamos:

- Eliminar el artículo 8°.
- Ajustar la redacción del párrafo 2° del artículo 10°, eliminando la frase: *“que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando ésta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y comercial”*.
- Ajustar la redacción del párrafo 3° del artículo 11°, eliminando la frase: *“así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales”*.
- Ajustar la redacción del párrafo 3° del artículo 12°, eliminando la frase: *“Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.”*
- Eliminar el artículo 13°.
- Ajustar la redacción del artículo 14°, quedando como sigue:
Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para circulación en vía pública por la calzada para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y cicloruta será hasta de (25) kilómetros por hora.

Cordialmente,



IVÁN DARÍO GARCÍA FRANCO

Director Ejecutivo

Cámara de la Industria de Motocicletas

ANDI

Octubre de 2023