

**ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DE ACRISTALAMIENTOS RESISTENTES A LAS BALAS
DE USO VEHICULAR**

DIRECCIÓN DE REGULACIÓN

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

BOGOTÁ D.C., 2023

INTRODUCCIÓN

En el marco del Decreto 1595 de 2015 y el Decreto 1468 de 2020, incorporados en el Decreto 1074 de 2015, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo inició el proceso de revisión de los reglamentos técnicos expedidos por esta cartera, de manera que determinara la necesidad de mantenerlos, modificarlos, derogarlos o trasladarlos, de acuerdo con las competencias regulatorias asignadas por el ordenamiento jurídico vigente a cada entidad del orden nacional.

Así las cosas, la Dirección de Regulación de este Ministerio identificó una serie de reglamentos técnicos del sector automotor, los cuales contenían una serie de problemáticas que, dadas sus competencias, correspondía atenderlas la autoridad pertinente, en este caso el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.¹

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) realizó las revisiones a cada uno de los reglamentos y determinó las medidas necesarias en cada caso. Sin embargo, uno de los reglamentos fue excluido de dicha revisión, bajo el argumento de que la ANSV no contaba con la competencia para regular este tipo de producto.

En este orden de ideas, ante la discusión jurídica de quien era el regulador natural, se sugirió que se escalara el tema a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República para que, en ejercicio de la función asignada por el artículo 17.10 del Decreto 1784 de 2019, dirimiera las divergencias sobre la interpretación del alcance de la Ley 1702 de 2013 en lo que respecta a la competencia en materia de reglamentos técnicos, aplicada al caso del acristalamiento de seguridad resistente a las balas.²

La Oficina Jurídica de la Presidencia de la Republica concluyó que no se encuentra asignada específicamente por el legislador, la competencia de regular los acristalamientos resistentes a las balas de uso vehicular y por lo tanto, la titularidad de esta competencia reside en Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en virtud de la competencia residual que le asiste conforme con el numeral 7° del artículo 28 del Decreto Ley 210 de 2003.³

Es así como desde la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo comenzó el proceso de elaboración del Análisis de Impacto Normativo, conforme las buenas prácticas regulatorias institucionalizadas en el Decreto 1595 de 2015 y el Decreto 1468 de 2020 y en virtud del compromiso generado con la Presidencia de la República. De esta manera, mediante esta herramienta y específicamente con el análisis de la problemática, se brindará elementos importantes a considerar, los cuales no fueron tratados inicialmente en los

¹ Anexo 1. Resolución 2606 de 2018 por medio de la cual se entrega los reglamentos técnicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

² Anexo 2 Oficio Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a Presidencia.

³ Anexo 3 Oficio de Presidencia mediante el cual asigna competencia al Mincit.

diferentes documentos enviados para dirimir la competencia para regular y sobre todo, se proporcionarán los insumos iniciales para que la entidad competente determine si debe intervenir en ese mercado.

Por último, este análisis contó con la participación y consulta de diferentes actores entre los cuales estuvo la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, la Superintendencia de Industria y Comercio, el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, y la Asociación Colombiana de Sistemas Vidriados -Acolvise.

1. Análisis del Problema

1.1. Contexto

La práctica generalizada de las entidades reguladoras antes de la institucionalización de las buenas prácticas regulatorias consistía en que, dada una problemática expuesta por los actores, se realizaban mesas de trabajo con estos, mediante las cuales se definían los criterios, requisitos, características y evaluación de la conformidad que debían exigirse en la expedición de un reglamento técnico en el marco de unas demandas de un sector en específico.

De esta forma se emitieron los reglamentos técnicos del sector transporte en la primera década del 2000, en donde no existía una institución especializada que garantizara la seguridad de los vehículos automotores.

Por otra parte, se atomizó la forma de observar el producto y por ende, la competencia regulatoria designada en el ordenamiento jurídico no podía designarse claramente en alguna entidad. El producto, que es el vehículo automotor se reguló en cada una de sus partes; se expidió reglamento técnico de cinturones de seguridad, de frenos, de acristalamientos de seguridad, de llantas, cintas retrorreflectivas y por supuesto el reglamento técnico de acristalamientos resistentes a las balas. Con esta práctica cualquier entidad reguladora perdía su competencia porque la ley no les permitía regular una llanta, una cinta y en el caso particular los vidrios y por ende, la actividad residual incorporada en el numeral 7° del artículo 28 del Decreto Ley 210 de 2003 permitía que el Ministerio de Comercio tuviera la facultad reguladora respectiva.

Una vez se reconfigura el sistema nacional de la calidad en Colombia, la expedición de los reglamentos técnicos se encuentra determinada por una serie de pasos y procedimientos que garantizan la calidad de la emisión de las regulaciones, por lo tanto, es posible revisar

mediante análisis y evaluaciones ex ante o ex post, la expedición de una regulación o la eficacia de la medida.⁴

Es por esta razón que la Agencia Nacional de Seguridad Vial recoge los reglamentos técnicos que fueron expedidos en virtud de unos riesgos asociados a la seguridad vial ocasionados por el producto: El Vehículo Automotor.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en su apreciación de que los acristalamientos resistentes a las balas hacen parte del vehículo automotor, entregó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) este reglamento junto a los demás del sector transporte para que esta entidad desarrollara los análisis respectivos y determinara la mejor solución para una problemática que no estaba desarrollada ni analizada conforme con las practicas regulatorias vigentes.

Ahora bien, la ANSV al realizar la revisión determinó que no es competente porque los vidrios resistentes a las balas no hacen parte los riesgos que pretende disminuir ese regulador y que están dirigidos a garantizar la Seguridad Vial.

Así las cosas, los argumentos se orientan a que este tipo de acristalamientos tienen como objeto, garantizar no la seguridad vial, sino la vida y seguridad de una persona, determinada y autorizada por otra entidad reguladora: El Ministerio de Defensa (Mindefensa) en concurso con la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

No obstante, la discusión de la regulación de los acristalamientos perdió su sentido al quedar desvinculados del producto y con lo cual ni el Mindefensa, ni la Supervigilancia podían regular los acristalamientos resistentes a las balas.

1.2. Problemática

El primer análisis que debe realizar el regulador para detectar una posible problemática, gira en torno al riesgo del producto, es decir, si el producto tiene la posibilidad de atentar o afectar un objetivo legítimo en los términos del acuerdo de obstáculos técnicos al comercio, si el producto puede atentar contra la vida, la seguridad de las personas, la vida de los animales y vegetales, el medio ambiente o si induce a prácticas que puedan engañar al consumidor.

En este sentido, los acristalamientos resistentes a las balas per se, no atentan contra la vida o seguridad de las personas; quien atenta es la persona que dispara un proyectil dirigido al

⁴ Anexo 4. Decreto 1468 de 2020 expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Dirección Nacional de Planeación.

vehículo. Por lo tanto, ese objetivo legítimo no está viéndose comprometido al producir este tipo de bien.

Por otra parte, un consumidor común y corriente (puede ser autorizado por el Mindefensa o no), no puede saber a simple vista si el vidrio va a resistir un impacto de bala determinado. En este caso, la protección que puede brindar el Estatuto del Consumidor es insuficiente e ineficaz, es decir, se activa una vez ocurrido el suceso, y por lo tanto las posibles reclamaciones, después de que la bala haya penetrado y lastimado la persona en el interior del vehículo, pueden resultar inocuas o inservibles.

En este orden de ideas, la protección debería iniciarse antes de que el producto ingrese al mercado, de manera que el consumidor pueda contar con que el producto cumplirá su propósito dentro del uso previsto o para lo cual fue diseñado.

Sin embargo, no tiene sentido que un consumidor requiera blindar su vehículo y solo cuente con certificación de resistencia a las balas de los vidrios de este. El consumidor requiere que el producto que utiliza (el vehículo), se encuentre en su totalidad blindado, de tal forma que su seguridad se garantice y no puedan ser engañados por un producto que no cumpla con la expectativa de seguridad esperada.

Es por esta razón que la visión y el análisis de la problemática debe incorporar la expectativa específica del consumidor en el entendido del producto que demanda, teniendo en cuenta que este (el consumidor) está adquiriendo una característica (la resistencia a las balas) que espera lo proteja de esos posibles riesgos.

Es decir, el problema que compete al regulador está asociado con la posibilidad de proteger al consumidor de que su vida y seguridad esté garantizada y no se vea comprometida por un impacto de bala desde el exterior del vehículo.

No obstante, esta es una problemática que se extiende no solo a los vehículos, sino que está asociada a la característica específica de lo que se conoce como **Blindaje** y por lo tanto, se extiende a todos los productos que estén dirigidos a proteger al consumidor del impacto de las balas; es decir, a todo bien que requiera una barrera física de protección para reducir, mitigar o evitar el daño causado por un agente que dispare una bala.

1.3. El Blindaje en Colombia

El blindaje se refiere a la técnica de proporcionar protección contra amenazas físicas o ataques mediante el uso de materiales resistentes y estrategias de diseño adecuadas. El objetivo del blindaje es reducir o prevenir el daño causado por proyectiles, explosiones, impactos o cualquier otra forma de agresión.

De acuerdo con información del diario La República⁵, para el 2022, al año se blindaban entre 1.800 y 2.000 carros⁶, por lo que circulaban entre 50.000 y 55.000 carros blindados. Es decir, estamos frente a un mercado relativamente pequeño teniendo en cuenta que es un consumidor específico que requiere una serie de condiciones y requisitos definidos por la autoridad competente.

Quien adquiere un vehículo con esta característica es un consumidor que requiere amparar su integridad física y la de sus seres queridos de manera que estén protegidos de robos, secuestros, atentados y tiroteos, a través de materiales especializados que ayudan a minimizar el impacto hacia el interior; estos materiales son instalados a todo el vehículo, tanto en sus vidrios como en el armazón del carro.

Para dicho “tratamiento” es indispensable el desarrollo de una serie de pasos⁷:

1. Protección y desarme del vehículo
2. Desmonte de partes
3. Elaboración y corte de moldes
4. Instalación de blindaje
5. Pulido e instalación de partes
6. Alistamiento
7. Control de Calidad

Por supuesto, este procedimiento demanda un trabajo importante que involucra el desmonte de gran parte del vehículo para incorporar los materiales adecuados sin alterar el aspecto original ni las especificaciones técnicas del carro.

En Colombia se comercializa desde el grado dos, especial para contrarrestar impactos de armas de calibre de 9 milímetros, hasta el grado cinco. El nivel tres está dirigido a personas de alto riesgo que se movilizan en zonas urbanas, por eso, se aconseja un blindaje entre 20 y 24 milímetros de espesor, que pueda contrarrestar hasta armas de 44 Magnum. Mientras, los grados 4 y 5 son especiales para aquellos que corren peligro de ser secuestrados o que se movilizan en áreas subversivas, en donde actúan grupos fuera de la ley que utilizan armas de alto calibre, como fusiles. Estos solamente se instalan en vehículos con cilindraje, desde los 3.500 c.c. hacia arriba.⁸

⁵ <https://www.larepublica.co/empresas/la-nueva-medida-de-pago-de-pico-y-placa-afectara-al-negocio-de-blindaje-de-carros-2932828>

⁶ <https://www.larepublica.co/especiales/seguridad-una-prioridad/las-empresas-de-blindaje-se-enfocan-en-usados-y-en-protecciones-mas-sencillas-3425647>

⁷ <https://www.revistaturbo.com/cuales-son-las-etapas-del-proceso-de-blindaje-2816/>

⁸ <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/blindaje-colombiano-da-duro-golpe-480078>

Los trámites a los que se enfrenta un consumidor en la ciudad de Bogotá, de acuerdo con un artículo de autofact⁹, empresa chilena dedicada a suministrar tecnologías para reducir el riesgo en la compra de autos usados, inician con el permiso que se debe solicitar y que generan algunos costos que debe contemplar el regulador:

Primero debe acudir a la Ventanilla de Única de Servicios de Movilidad (VUS), para lo cual se debe agendar una cita a través de su sitio web. Posteriormente, se debe acudir a las oficinas de atención más cercanas de VUS o la Secretaría Distrital de Movilidad que le corresponda para llevar a cabo el proceso.

El costo del trámite, en 2022, necesario para registrar blindajes o desmontaje del blindaje en Bogotá era de \$155.500, el cual podía variar dependiendo del municipio donde se haya diligenciado la solicitud.

Según el artículo 42 del Decreto 2187 de 2001, expedido por el Ministerio de Defensa¹⁰, se deben cumplir las siguientes condiciones:

- **Tramitar la modificación de la Tarjeta de Propiedad** en donde conste o se indique la característica de blindado y el nivel de blindaje.
- **Remitir copia a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada** de la Tarjeta de Propiedad modificada donde conste la condición de blindado. Esto dentro de los siguientes 4 meses subsiguientes a la fecha de expedición del acto administrativo que autorice el acondicionamiento o adquisición del vehículo
- **Los propietarios o usuarios deberán portar:** Tarjeta de Propiedad que señale la condición de blindado, copia de la resolución de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y certificado o carné expedido por la empresa que lo condicionó

A partir del nivel 3 de blindaje, se requiere permiso por parte de la Superintendencia de Vigilancia, con lo cual el blindaje tipo 2 es el más demandado, de acuerdo con un artículo de la Revista Semana.¹¹

Así las cosas, los costos dependen del nivel del blindaje, pero el nivel 2 puede costar aproximadamente 50 millones de pesos. Los niveles 3, 4 y 5 van alrededor de los 80 y 120 millones de pesos respectivamente.¹²

⁹ <https://www.autofact.com.co/blog/comprar-carro/tramites/carro-blindado#toc-index-5>

¹⁰ Anexo 5. Decreto 2187 de 2001

¹¹ <https://www.semana.com/enfoque/articulo/necesidad-o-lujo-conductores-en-colombia-estan-blindando-sus-vehiculos-por-miedo-a-ser-victimas-de-atraco-estos-son-los-costos/202322/>

¹² <https://www.autofact.com.co/blog/comprar-carro/tramites/carro-blindado#toc-index-5>

1.3.1. Riesgo para el Consumidor

El Colombiano que requiere de estos servicios, es un consumidor que debe acreditar ciertas condiciones. No obstante, este consumidor no podría saber si el blindaje que solicitó para su vehículo cuenta con los materiales idóneos y si estos cumplirán con el objetivo esperado. De acuerdo con información recolectada de algunos medios¹³, se han abierto investigaciones por falsos blindajes con lo cual se evidencia que el consumidor no puede constatar el producto y por lo tanto existe el riesgo de que pueda ser engañado.

1.4. Análisis Jurídico del Blindaje en Colombia

En Colombia, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada es la entidad del orden Nacional encargada de autorizar, controlar e inspeccionar los **elementos o instalaciones blindadas** para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada en el país. La anterior afirmación está fundada en las siguientes disposiciones incorporadas en el ordenamiento jurídico:

1.4.1. Decreto Ley 356 de 1994¹⁴

Este Decreto es el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, el cual define como servicio de vigilancia y seguridad privada así:

Artículo 2°.- Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada. Para efectos del presente Decreto, entiéndese por servicios de vigilancia y seguridad privada, las actividades de que en forma remunerada o en beneficio de una organización pública o privada, desarrollan las personas naturales o jurídicas, tendientes a prevenir o detener perturbaciones a la seguridad y tranquilidad individual en lo relacionado con la vida y los bienes propios o de terceros y la fabricación, instalación, comercialización y utilización de equipos para vigilancia y seguridad privada, blindajes y transporte con este mismo fin.

Es decir, de acuerdo con esta definición el blindaje es un servicio de vigilancia y seguridad privada sobre el cual, aplica este estatuto. Así lo corrobora el artículo 4°, el cual define el campo de aplicación, en sus numerales 7° y 8° respectivamente: “La fabricación, instalación, comercialización y utilización de **equipos** para vigilancia y seguridad privada” y “**Utilización de blindajes** para vigilancia y seguridad privada.”¹⁵

¹³ Anexo 6. Imágenes de medios que reportan riesgos en el servicio de blindaje

¹⁴ Anexo 7. Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, Decreto 356 de 1994, expedido por el Ministerio de Defensa.

¹⁵ Subrayado no incluido en la norma.

El artículo 5° del decreto mencionado establece los mecanismos mediante los cuales, se efectúan los servicios de vigilancia y seguridad privada, proporcionando algunos ejemplos pero, sin embargo, se otorga discrecionalidad a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de autorizar los que considere al mencionar “cualquier otro medio”:

Artículo 5°.- Medios para la prestación de los servicios de vigilancias y seguridad privada. Los servicios de vigilancia y seguridad privada sólo podrán utilizar para el desarrollo de sus actividades aquellas armas de fuego, recursos humanos, animales, tecnológicos o materiales, vehículos e instalaciones físicas, y o cualquier otro medio autorizado por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

En el artículo 80 del Título VII “DISPOSICIONES COMUNES” establece lo siguiente para el caso blindaje:

Artículo 80°.- Utilización de blindajes en vigilancia y seguridad privada. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones legales, la superintendencia de Vigilancia y seguridad Privada autorizará la utilización de elementos o instalaciones blindadas para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada.

En conclusión, el blindaje es un mecanismo que el Estatuto de vigilancia y Seguridad Privada considera que la Supervigilancia debe atender y observar de tal forma que determine el proceso para poder autorizar este tipo de elemento.

1.4.2. Decreto 2187 de 2001¹⁶

En el artículo 36 del capítulo 4°, que trata de la actividad de blindaje, este decreto da una definición de lo que se debe entender por actividad blindadora, desagregada en los tipos de servicios de blindaje que ofrezcan:

- Fabricación, producción, ensamblaje o elaboración de equipos, elementos, productos o, automotores blindados para la vigilancia y seguridad privada.
- Importación de equipos, bienes, productos o automotores blindados o para el blindaje en la actividad de vigilancia y seguridad privada.
- Comercialización de blindajes para la vigilancia y seguridad privada.
- Alquiler, arrendamiento, leasing o comodato de equipos, elementos o automotores blindados para la vigilancia y seguridad privada.
- Instalación y/o acondicionamiento de elementos, equipos o automotores blindados.

¹⁶ Ver anexo 5

Adicionalmente, este artículo incorpora un párrafo que hace alusión a la capacidad de expedir reglamentos técnicos en los siguientes términos:

“**Parágrafo.** Las características técnicas mínimas de los diferentes tipos de blindaje serán establecidas mediante resolución, expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.”

Por otra parte, este decreto establece la obligación, para las empresas que ofrecen los servicios de blindaje, de obtener una licencia de funcionamiento para la cual se definen ciertos requisitos entre los cuales está el del literal B del artículo 38:

“b) Sustentación de la capacidad para desarrollar las diferentes actividades de blindaje y cumplir a cabalidad con sus objetivos y finalidades;”

1.4.3. Decreto 2355 de 2006¹⁷

Mediante este decreto se modifica la estructura de la superintendencia de vigilancia y seguridad privada, proporcionándole funciones de reglamentación y autorización entre las cuales está:

“**Artículo 4° Funciones de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada...**

1. Expedir la reglamentación relacionada con la utilización de equipos, medios y elementos utilizados por los vigilados para el desarrollo de sus labores de vigilancia y seguridad privada...”

Adicionalmente, el mismo artículo, en el numeral 13, define las funciones de instrucción de la entidad, ordenando:

“13. Instruir a los vigilados sobre las disposiciones que regulan su actividad, **fijar criterios técnicos** y jurídicos que faciliten el cumplimiento de tales normas y señalar los procedimientos para su cabal aplicación”

1.4.4. Resolución 20224440029777 de 2022 Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada¹⁸

Conforme con el párrafo del artículo 36 del Decreto 2187 de 2001, incorporado en el artículo 2.6.1.1.3.3.26¹⁹ del DUR del Sector Defensa, mediante la Resolución 20224440029777 de 2022,

¹⁷ Anexo 8. Decreto por el cual se reestructura la Supervigilancia, expedido por el Ministerio de Defensa.

¹⁸ Anexo 9 Resolución 20224440029777 de 2022.

¹⁹ Anexo 10. Decreto 1070 de 2015, expedido por el Ministerio de Defensa.

se adoptan los requisitos técnicos contenidos en las Normas Técnicas Colombianas NTC 6498 de 2020, NTC 6534 de 2021, sus anexos sobre las características técnicas de los diferentes tipos de Blindaje y se crea el Pacto de Buenas Prácticas para la Actividad Blindadora en Vehículos.

Es decir, la autoridad reguladora del blindaje en Colombia se dirige a las empresas que realizan este servicio, a través de una resolución, de manera imperativa, utilizando el verbo “Adoptar”, lo cual implica una orden de cumplir tales especificaciones técnicas, configurando las características básicas de lo que se conoce como Reglamentos Técnicos. No obstante, al ser consultada a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, esta entidad afirma que su intención nunca fue expedir un reglamento técnico, sino que en aras de unificar, estandarizar y mejorar el control y la vigilancia, expedieron la resolución en mención, de manera que las empresas blindadoras en Colombia cumplieran los requisitos de manera voluntaria y se generara un sector autorregulado. Así las cosas, se incluye en el considerando un párrafo que habla en términos generales de la importancia de la autorregulación:

“La autorregulación propende por la creación de patrones y mecanismos que permitan evaluar los procesos de manera voluntaria, estandarizar el cumplimiento de compromisos, establecer procesos autónomos de verificación, con el propósito de generar confianza en los usuarios, mejorando los niveles de seguridad y confianza pública.”

Ante las diferentes dudas generadas por la expedición de esta resolución, es importante tener claro en qué consisten los reglamentos técnicos, su forma, contenido, obligaciones de las entidades en el marco de las buenas prácticas reglamentarias.

1.4.4.1. Reglamentos Técnicos en Colombia

Los reglamentos técnicos son definidos por el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio (acuerdo OTC) como un “documento en el cual se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir o tratar exclusivamente de disposiciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, rotulado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción”.²⁰ En otras palabras, un reglamento técnico es el conjunto de prescripciones técnicas que debe cumplir un producto, proceso o sistema, así como los procedimientos de

²⁰ Anexo 11. Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la Organización Mundial del Comercio -OMC.

evaluación de la conformidad que se deben cumplir para demostrar su observancia, y que son obligatorios.

Aún si las disposiciones no lo indican explícitamente, la Organización Mundial del Comercio - OMC, ha establecido tres criterios para que un documento pueda calificar como reglamento técnico²¹:

- Los documentos establecidos en el documento son aplicables a un determinado producto o grupo de productos (aunque no se especifique expresamente en el documento).
- Los requisitos especifican una o más características del producto (características inherentes al producto relacionadas con él que deben darse o no deben darse).
- Las características establecidas son obligatorias.

Los reglamentos técnicos, son normas de carácter imperativo elaboradas principalmente por el Gobierno Nacional, y tienen como finalidad proteger un interés legítimo del país. Por tanto imponen requisitos relacionados con el uso, empleo o desempeño de un producto, servicio o proceso, de tal forma que restrinja lo menos posible el mercado.

Es muy importante diferenciar los reglamentos técnicos de las normas técnicas. Estas últimas son estándares elaborados por particulares. En Colombia se expiden través del Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación -Icontec, de manera que para el consumidor el producto que adquiere sea más “amigable” y funcional. Tienen carácter voluntario, es decir, los requisitos incorporados en estas no son obligatorios para los empresarios desde el punto de vista legal, pero su cumplimiento hace que los productos sean más atractivos en el mercado, y a las empresas más competitivas.

En resumen, tanto los reglamentos técnicos como las normas técnicas determinan características a los productos, sin embargo, hay una serie de elementos diferenciadores que nos ayudan a identificar su naturaleza:

²¹ Ibidem



En este orden de ideas, las empresas blindadoras en Colombia tienen la posibilidad de incorporar en sus procesos de producción, de manera voluntaria, los requisitos establecidos en las normas técnicas colombianas para la actividad blindadora.

Si el Gobierno Nacional interviene, mediante acto administrativo, podría perder la naturaleza deseada, o configurar una resolución ineficaz (en la medida en que no aportaría más de lo que puede aportar la norma técnica y no contengan los elementos esenciales para su control y vigilancia) más aún cuando no se especifica el carácter de la disposición.

Sin embargo, para que las disposiciones que determinan requisitos técnicos para los bienes, servicios y procesos sean considerados reglamentos técnicos, es necesario que cumplan a cabalidad las condiciones configuradas en los decretos expedidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo 1595 de 2015, 1468 de 2020, incorporados en el DUR de Comercio en el Decreto 1074 de 2015.

Tales disposiciones, han definido el camino hacia las Buenas Prácticas Regulatorias, y por lo tanto, se ha establecido como medida obligatoria la presentación del Análisis de Impacto Normativo (AIN), de cuyos resultados se determinará la solución a la problemática planteada en el mismo. Lo anterior, dadas las implicaciones económicas y sociales de la actividad regulatoria.

Los reglamentos técnicos deben cumplir con los requisitos fijados por el Acuerdo OTC, así como notificarse ante la OMC, como una medida de transparencia con los socios comerciales de Colombia. Con este objetivo, el artículo 2.2 del Acuerdo OTC indica:

“Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto 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 (...)”.

A su vez, para la expedición de los reglamentos técnicos es necesario el concepto de abogacía de la competencia establecida en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 con lo cual la Superintendencia de Industria y Comercio se pronuncie respecto de aquellos proyectos normativos que puedan tener una incidencia en la libre competencia económica. Estos pronunciamientos pueden ser solicitados por parte de las autoridades reguladoras o ser emitidos de manera oficiosa por parte de la autoridad de competencia. Más aún, tratándose de medidas que imponen requisitos técnicos para poder ingresar al mercado.

1.5. Conclusiones del Análisis del problema

- Existe una problemática que implica un riesgo para un objetivo legítimo. La problemática está relacionada con la necesidad de que el consumidor (determinado por las condiciones definidas por el Ministerio de Defensa) pueda tener la tranquilidad de adquirir un producto, en este caso un vehículo automotor, entendida como unidad funcional, con una protección contra amenazas físicas o ataques mediante el uso de materiales resistentes y estrategias de diseño adecuadas para garantizar su seguridad y su vida. Es decir, que el consumidor pueda estar tranquilo de que no será engañado al adquirir un servicio de blindaje para su vehículo.
- La problemática inicial, la cual es fuente de este análisis del problema, estaba relacionada con la resistencia a las balas por parte de los acristalamientos de los vehículos. Sin embargo, no tiene objeto determinar la problemática a cada parte del producto, obviando que el blindaje los vehículos se aplica a todo el producto, en su integralidad.
- Lo que se debe regular no es el vehículo, ni tampoco los acristalamientos, como en su oportunidad se consultó a la Presidencia de la República y sobre el cual se efectuó el análisis pertinente. Lo que debe interesar al regulador competente es, en este contexto y riesgo planteado, **el blindaje de los vehículos en Colombia**, por lo tanto, el regulador competente es la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

- Un reglamento técnico de acristalamientos resistentes a las balas sería insuficiente en tanto que la problemática, de acuerdo con el análisis aquí planteado, está asociada a la necesidad de brindar seguridad a quienes se encuentran en un vehículo automotor.
- La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, en uso de sus faltades regulatorias, expidió la Resolución 20224440029777 de 2022, por medio de la cual se adoptan las Normas Técnicas Colombianas NTC 6498 de 2020, NTC 6534 de 2021, sus anexos sobre las Características Técnicas de los diferentes tipos de Blindaje, generando una obligatoriedad dirigida a quienes realizan la actividad de blindaje de vehículos para que cumplan unos requisitos técnicos incluidos en unas Normas Técnicas Colombianas.
- Si el regulador pretendiera que las empresas adoptaran las normas técnicas de manera voluntaria, no tendría necesidad de expedir un acto administrativo para “invitar” a hacerlo, sino que monitorearía al mercado para determinar si así se comporta sin su intervención (autorregulación) o si es necesario que intervenga para garantizar en este caso, que el consumidor no sea engañado.
- La regulación antes mencionada puede constituir un obstáculo técnico al comercio, teniendo en cuenta que la intención, de acuerdo con lo manifestado de la supervigilancia, no fue expedir un reglamento técnico. No obstante, al requerir por parte de los regulados la adopción de los requisitos técnicos de las NTC 6498 de 2020, NTC 6534 de 2021 (las cuales “anidan” la norma técnica del blindaje de acristalamientos: NTC 5501), se configuran los elementos básicos de un reglamento técnico y por ende, es preciso adoptar las Buenas Prácticas Regulatorias incluidas en el ordenamiento jurídico en los Decretos 1595 de 2015 y 1468 de 2020.
- La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada debe continuar este análisis de impacto normativo para determinar la forma de resolver la problemática aquí determinada asociada a los riesgos para el consumidor o si en todo caso, encuentra otras problemáticas a resolver.
- El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, como Coordinador del Subsistema Nacional de la Calidad, puede acompañar la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en la elaboración de los documentos o actos administrativos que requieran la exigencia de Buenas Prácticas Regulatorias y expedición de reglamentos técnicos.