

ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO - AIN FINAL

REGLAMENTO TÉCNICO PARA LLANTAS NEUMÁTICAS NUEVAS Y REENCAUCHADAS DE
USO EN AUTOMOTORES

TÍTULO DE LA MEDIDA LEGAL:

MEDIDA PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES OCASIONADOS POR FALLAS DE LAS
LLANTAS NEUMÁTICAS NUEVAS Y REENCAUCHADAS DE USO EN AUTOMOTORES.

ENTIDAD A CARGO:

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

FECHA PREVISTA PARA LA ADOPCIÓN:

2015

RESPONSABLE:

DIRECCIÓN DE REGULACIÓN

ELABORÓ:

FRANCO SALAS CABRERA



INFORME

Tabla de Contenido

	Pág.
Resumen ejecutivo	3
Procedimiento consultas de las partes interesadas	5
Definición de la problemática identificada	8
Objetivo general	21
Objetivos específicos	21
Opciones de política	23
Análisis de impacto	33
Selección de la medida	49
Monitoreo y evaluación	56
Anexos	59
Comentarios recibidos	69





**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

INFORME

RESUMEN EJECUTIVO

Datos estadísticos permiten afirmar que los accidentes vehiculares en Colombia persisten, aunque su comportamiento durante los últimos años ha sido levemente decreciente el número de personas lesionadas y fallecidas es aún relevante. Sin embargo, aunque las estadísticas disponibles no permiten identificar con exactitud cuántos accidentes vehiculares fueron originados por el mal desempeño de las llantas neumáticas si le plantea al Gobierno la necesidad de encontrar o mejorar los mecanismos para reducir la accidentalidad en el corto plazo.

En Colombia se pretende reducir el número de accidentes vehiculares para disminuir de forma importante los lesionados o fallecidos; por lo tanto, el objetivo propuesto en el presente AIN es reducir la accidentalidad vehicular en un 30%, a través de un mejor desempeño de las llantas neumáticas instaladas en automotores.

Para el logro del objetivo propuesto, de acuerdo a la metodología adoptada, en el AIN preliminar fue identificada la problemática como el alto número de accidentes vehiculares y fueron generadas varias posibles soluciones a la misma, agrupadas en cuatro (4) opciones que se relacionan a continuación:

Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo);

Opción 1: Actualizar el reglamento técnico;

Opción 2: Normalización voluntaria de productos con campañas de difusión; y

Opción 3: Derogar reglamentación técnica.

Para la elaboración del AIN final se tuvo interacción constante con el sector, a través de consultas activas y pasivas a: fabricantes nacionales, importadores, comercializadores, reencauchadores, entidades de vigilancia y control, gremios, entes normalizador y acreditador, con consultas específicas sobre cada una de las cuatro opciones de solución planteadas, obteniendo datos relevantes que permitieron realizar los análisis de impactos positivos y negativos de cada opción, y con base en éstos posteriormente fueron calculados los costos y los beneficios.





**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

INFORME

A su vez, en 2013 fue celebrado un contrato con ICONTEC con el fin de obtener información sobre los costos en que tienen que incurrir las empresas para obtener los certificados de conformidad y demostrar cumplimiento del reglamento técnico vigente, y, una metodología para valorar la pérdida de competitividad originada por las lesiones de las personas o los fallecimientos generados por los accidentes automovilísticos.

Con los datos obtenidos se procedió a realizar la relación costo-beneficio, análisis de eficiencia y eficacia para cada una de las cuatro opciones planteadas. Con los resultados se procedió a elaborar un ordenamiento de mayor a menor, ubicando en primer lugar la opción que presentó la mayor relación de costo beneficio y así sucesivamente. Este ordenamiento permitió elegir la siguiente opción: Actualizar el reglamento técnico para llantas neumáticas nuevas y reencauchadas de uso en automotores.

Sin embargo, un elemento relevante identificado en el transcurso del análisis de las opciones es que deben llevarse a cabo intensivas campañas de difusión del nuevo reglamento técnico, especialmente a los consumidores, pero, sin dejar de lado a: comercializadores, importadores, fabricantes nacionales, organismos evaluadores de la conformidad, organismo nacional de acreditación y las entidades de vigilancia y control, para su amplio conocimiento y correcta aplicación.



SECCIÓN I

PROCEDIMIENTO Y CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS

De acuerdo con la metodología adoptada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, contenida en el nuevo Decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015) como buenas prácticas de regulación, para elaborar el presente Análisis de Impacto Normativo-AIN- fue necesario contar con la participación de la mayoría de los interesados en el tema, como fabricantes nacionales, importadores de llantas neumáticas, reencauchadores de llantas neumáticas, Superintendencia de Industria y Comercio, Dirección de Impuestos Nacionales como entidades de vigilancia y control del reglamento técnico vigente, Organismo Nacional de Acreditación-ONAC, Instituto Nacional de Normalización-ICONTEC, Asociación de Organismos de Certificación-ASOSEC, laboratorio de ensayos para llantas neumáticas acreditado, gremio de aseguradoras, gremios de empresarios, comercializadores, gremio de reencauchadores y los consumidores, quienes suministraron al Ministerio de Comercio, industria y Turismo información relevante en varios espacios de consulta.

5

Por su parte, en 2013 el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo celebró un contrato con ICONTEC cuyo objeto principal fue el de obtener información para la posterior elaboración de varios Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) para los reglamentos técnicos vigentes que aplican a las llantas neumáticas de uso en automotores, los acristalamientos de seguridad de uso en automotores, los refrigeradores y congeladores domésticos que fueron expedidos por esta entidad; y, para elección de la mejor medida que permita minimizar los riesgos asociados a aceites lubricantes de uso en automotores y pinturas. Los objetivos específicos planteados en el mencionado contrato fueron: i) Obtención de información considerada necesaria para la elaboración de los Análisis de Impacto Regulatorio que adelantará el ministerio. Actualización de la normativa para refrigeradores y congeladores domésticos, acristalamientos de seguridad, llantas neumáticas y aceites lubricantes de uso en automotores y, pinturas; ii) La obtención de la información para el estudio podrá ser obtenida mediante encuestas activas y pasivas, grupos de enfoque, consultas a páginas web institucionales de Colombia y otros países, reuniones bilaterales con las empresas, organismos de evaluación de la conformidad, el organismo acreditador en Colombia, consultas a fuentes internacionales, entidades de control y organismo de normalización, entre otros.

Posteriormente, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la información recolectada durante los procesos antes descritos, elaboró el AIN preliminar de acuerdo con la metodología adoptada, documento que fue presentado a los interesados y afectados, entre los que se encuentran los fabricantes nacionales, comercializadores, gremios, importadores,

reencauchadores, laboratorio de ensayos y organismos de certificación acreditados en el reglamento técnico vigente para llantas neumáticas, quienes una vez lo conocieron presentaron sus comentarios, observaciones, datos e información adicional que consideraron relevante para el ministerio, con el fin de que se elaborara el AIN definitivo. De la misma forma, presentaron sus comentarios el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia-ONAC, el laboratorio de ensayos acreditado, algunos organismos de certificación también acreditados y, la Superintendencia de Industria y Comercio-SIC, en su calidad de actores principales del Subsistema Nacional de la Calidad.

Recibida toda la información por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se procedió a analizar la oportunidad, pertinencia y validez de cada uno de ellos, y una vez depurada se convirtió en insumo para el presente AIN.

Durante el transcurso de elaboración del presente AIN fue necesario adelantar consultas adicionales, activas como pasivas, sobre las cuatro (4) opciones encontradas en el AIN preliminar, a varios de los actores identificados en la matriz de interés y con algunos de los cuales fueron creados grupos de enfoque (focus groups), para obtener datos relevantes y llevar a cabo el cálculo de los siguientes parámetros: costo-beneficio, eficiencia y eficacia para cada una de las opciones analizadas que permitirá tomar la decisión final de la medida a tomar por el regulador.

6

No obstante lo anterior, fue necesario enviar comunicaciones adicionales a nuevos interesados identificados posteriormente a la presentación del AIN preliminar, con unas preguntas específicas dependiendo de la actividad propia de cada una de las entidades u organizaciones consultadas. Los encuestados hicieron llegar a la Dirección de Regulación las respuestas con sus debidos soportes y anexos; incluso, fueron anexados estudios sobre accidentalidad, noticias y artículos técnicos en los que se vieron involucrados automotores de los cuales tenían conocimiento.

También se realizaron conversaciones telefónicas con algunos actores en particular, como el gremio de los reencauchadores en Colombia, importadores, organismos de certificación y laboratorio de ensayos acreditado ante el ONAC, quienes complementaron la información inicialmente suministrada al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de las respuestas a encuestas.

Una vez finalizado todo el proceso de recolección de la información se procedió con el siguiente paso de la metodología adoptada, el cual es identificar el problema existente y su respectivo riesgo.

No obstante lo anterior, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaboró un AIN final y fue publicado en la página web institucional, y además, fue presentado al sector y a algunos interesados.

Posteriormente, algunos de ellos presentaron comentarios al mencionado AIN con el fin de ajustar el texto, ratificar comentarios iniciales y corregir algunas imprecisiones en datos relacionados en el documento, los cuales fueron analizados por parte de la Dirección de Regulación. Algunos de los comentarios fueron considerados relevantes y convenientes, razón por la cual fueron insertados en el documento del presente AIN, otros no fueron tenidos en cuenta por varias razones, entre las que se mencionan: eran de carácter cualitativo con apreciaciones particulares sobre el tema y se consideró que no hacían aportes adicionales a los presentados inicialmente

SECCIÓN II

DEFINICIÓN DE LA PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA

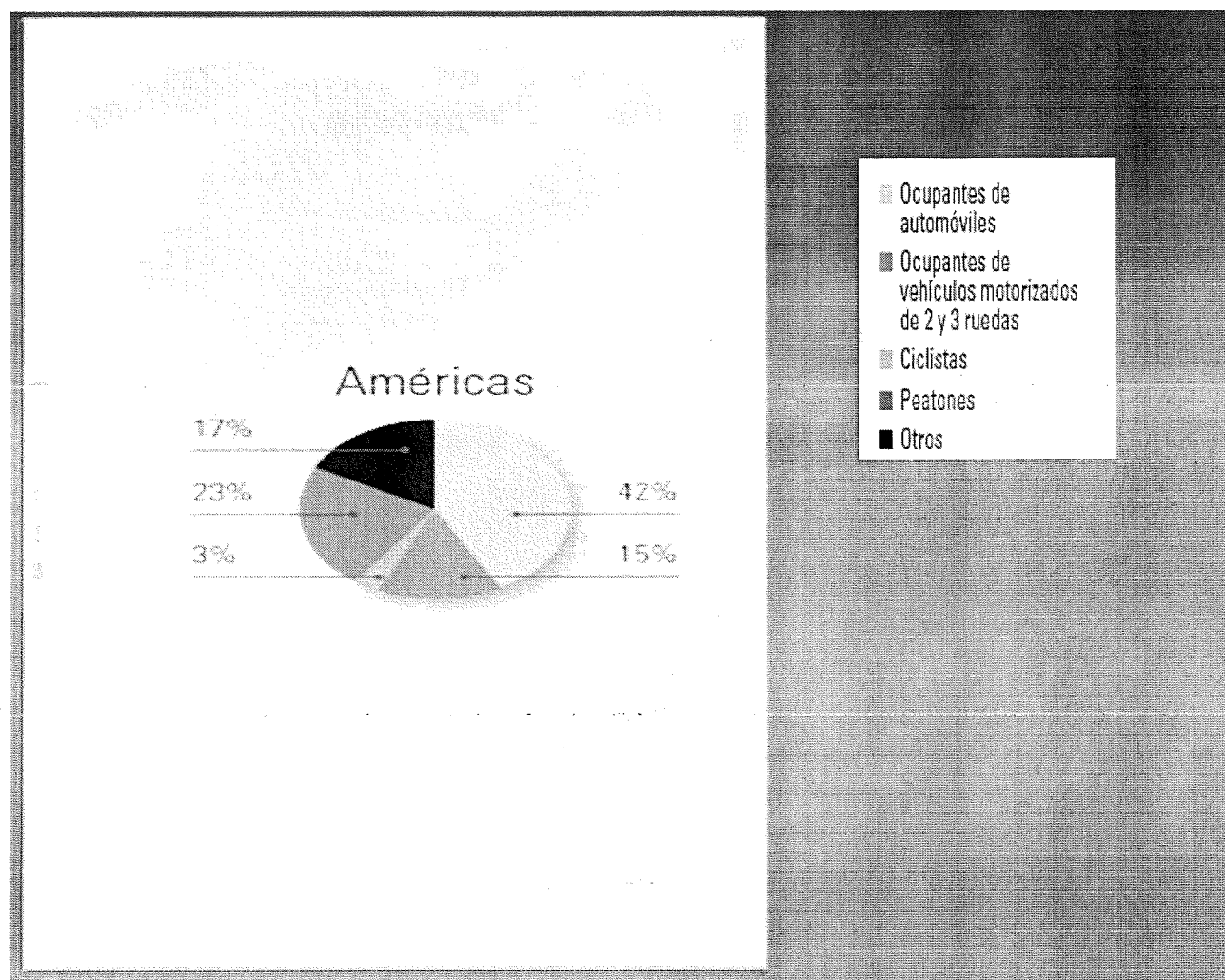
El presente AIN es exclusivamente para las llantas neumáticas de uso en automotores, nuevas, ya sean de fabricación nacional o importadas, como las reencauchadas en Colombia ya que el Convenio Automotor suscrito por Colombia no permite la importación de llantas usadas, como son las llantas reencauchadas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 que reza: “... Igualmente sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar.”.

Las llantas constituyen un elemento fundamental en el mecanismo o sistema de dirección de un vehículo automotor, pues son ellas las que traducen la información dada por el conductor en el volante durante el avance del automotor y su dirección, en razón a su contacto con el piso son las encargadas de dar la fuerza de tracción, el avance del automotor y la dirección en que lo hacen.

En el evento en que alguna de las llantas neumáticas de un vehículo sufra alguna falla, por ejemplo estallamiento o desasentamiento de la pestaña, puede traducirse en descontrol del automotor y provocar un accidente que genere lesionados y en casos fatales deceso de los ocupantes o peatones o de ambos.

Sobre este tema, como antecedente internacional puede mencionarse que en el informe presentado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2013 sobre la situación mundial de la seguridad vial, relaciona que para las Américas se presentaron 16,1 muertes por accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. La gráfica No. 1 muestra las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, donde puede apreciarse que el 42% corresponde a ocupantes de automóviles, cifra que es considerablemente alta para esta organización mundial.

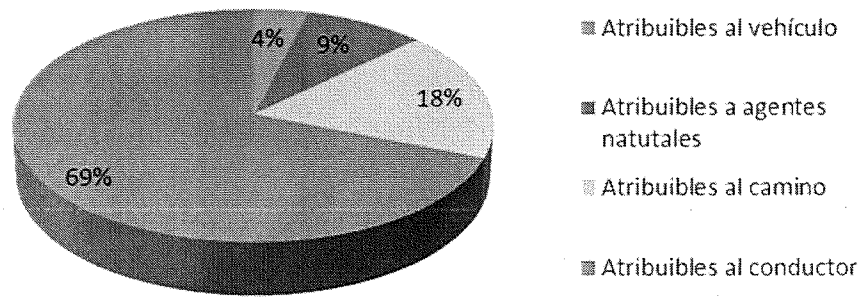
No obstante, se conoce que varios países cuentan con medidas para mitigar dicha problemática como son los reglamentos técnicos para este tipo de productos, con los cuales el Estado pretende defender el objetivo legítimo de salvaguardar la vida de las personas, permitiendo comercializar únicamente aquellas llantas neumáticas que demuestren un buen desempeño sin poner en riesgo la vida de las personas mediante un certificado de conformidad, donde conste el cumplimiento de referentes técnicos establecidos como obligatorios y puedan ser consideradas seguras.



Gráfica No. 1

Para mostrar un ejemplo se consignan a continuación los datos de México: La realidad que presentaron las estadísticas en materia de accidentes en carreteras federales, que elaboraron conjuntamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), como puede apreciarse en la gráfica No. 2, los accidentes atribuibles al vehículo en el año 2006 sólo representan el 4% del total de los accidentes registrados a lo largo del año de análisis.

Accidentes en carretera Federales de la República Mexicana



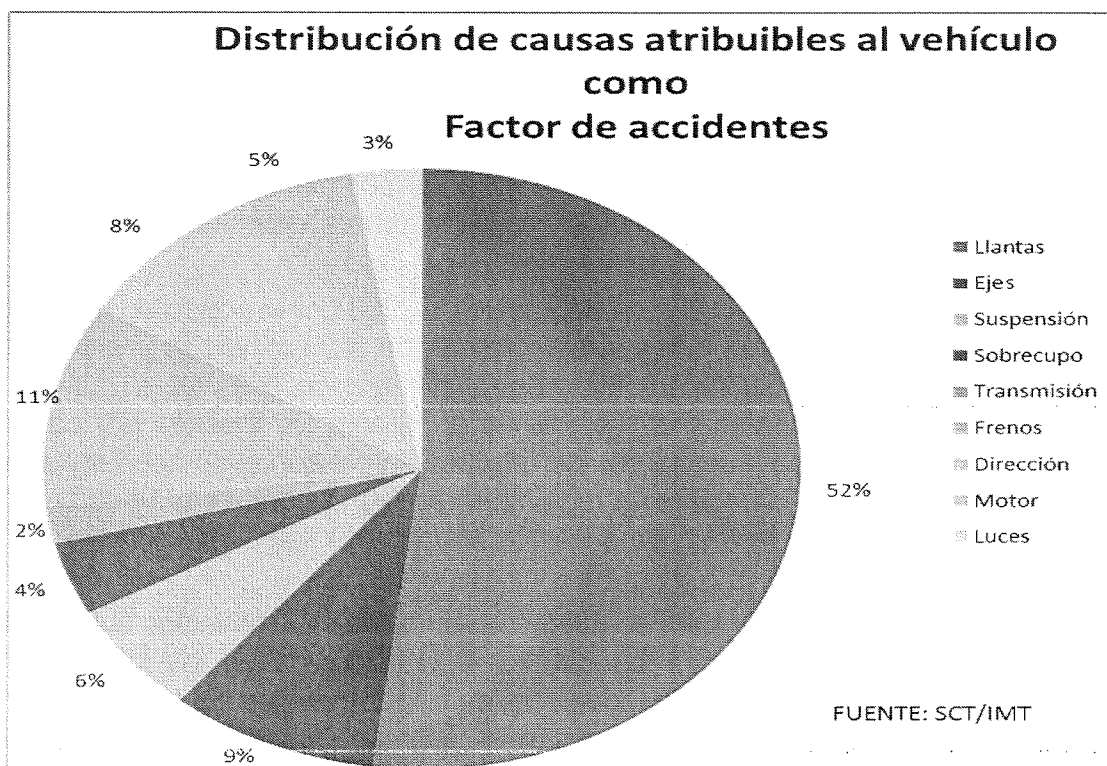
Fuente: SCT/IMT

10

Gráfica No. 2

No obstante, y aún cuando los accidentes atribuibles a los componentes de los vehículos son relativamente pocos (alrededor de 1,200 de un universo de más de 29,000 accidentes anuales), es necesario realizar una revisión exhaustiva de las causas por las que la normatividad vigente no ha atendido de manera efectiva la materia de seguridad vehicular, y qué sería necesario considerar a fin de reducir al mínimo cualquier posible causa de accidentes relacionada con los componentes del automóvil.

Adicionalmente, el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales de SCT e IMT, también ayuda a vislumbrar las causas de esta problemática; es así que en la gráfica No. 3 se muestra que las llantas son las responsables del 52% de los accidentes imputables a fallas en los vehículos.



Gráfica No. 3

Esto refleja que aún cuando existe en México una norma oficial mexicana de cumplimiento obligatorio en materia de llantas, la NOM-086-SCFI-2004, "Industria hulera-Llantas para automóvil- Especificaciones de seguridad y métodos de prueba", todavía es necesario revisar a profundidad los elementos de seguridad que deben cumplir los neumáticos a fin de reducir las probabilidades de accidentes. En este sentido, un estudio realizado por la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), presentado en la Revista del Consumidor del mes de julio de 2006, señala que uno de los elementos que acelera el desgaste de los neumáticos, y por ende provoca su mal funcionamiento, es la mala presión de inflado, ya que no existe un contacto adecuado entre el piso y la llanta, lo que puede generar desde un mayor consumo de combustible hasta la pérdida de la estabilidad del vehículo y la imposibilidad de tener la opción de reencauchar llantas para prolongar su vida útil, particularmente las llantas tipo 4.

Actualmente, en Colombia se tiene la siguiente situación: Como medida preventiva fue expedido el reglamento técnico vigente que aplica a algunas llantas neumáticas de uso en automotores, nuevas y reencauchadas que vayan a comercializarse en el territorio nacional, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de la Resolución 481 de

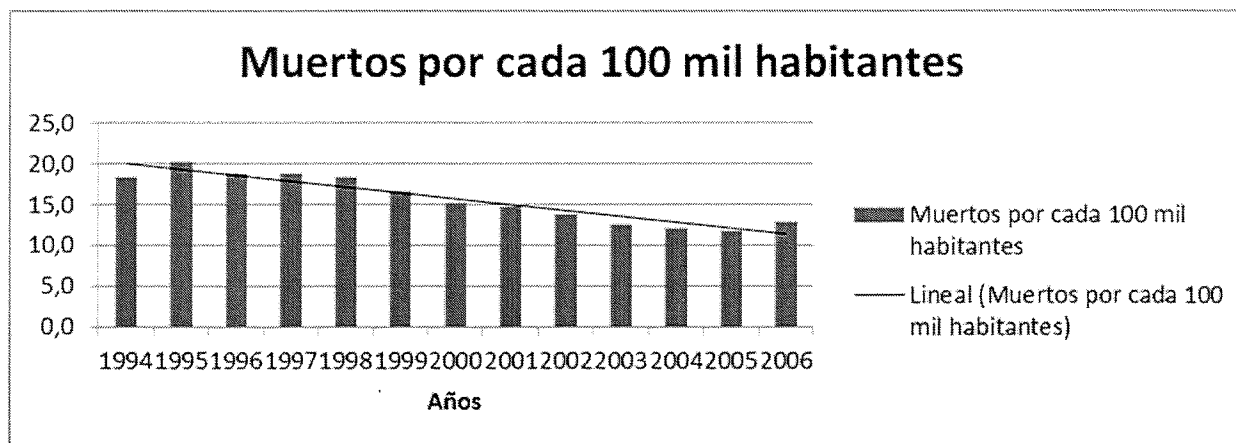
2009, aunque la medida inicial fue expedida en el año 2006, que defiende los objetivos legítimos de protección de la vida y la salud de las personas como la defensa del consumidor. Este reglamento técnico ha sido modificado con las resoluciones 230 de 2010, 2899 de 2011 y 5543 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el cual se esperaba disminuir los accidentes de vehículos originados por mal funcionamiento de las llantas neumáticas, disminuyendo los lesionados y muertos generados en dichos accidentes.

A su vez, en un informe presentado en el mes de agosto de 2006 por el Fondo de Prevención Vial, pueden apreciarse dos variables que aportan información clara y marcan una tendencia sobre la accidentalidad que involucra automotores, el primero de ellos es el número de muertes por cada 100 mil habitantes y el restante es el número de muertes por cada mil vehículos, que si bien es cierto no muestra una correlación directa con el comportamiento de las llantas neumáticas en los automotores, el reglamento técnico puede estar contribuyendo de alguna forma a que la tendencia lineal para los dos indicadores sea decreciente.

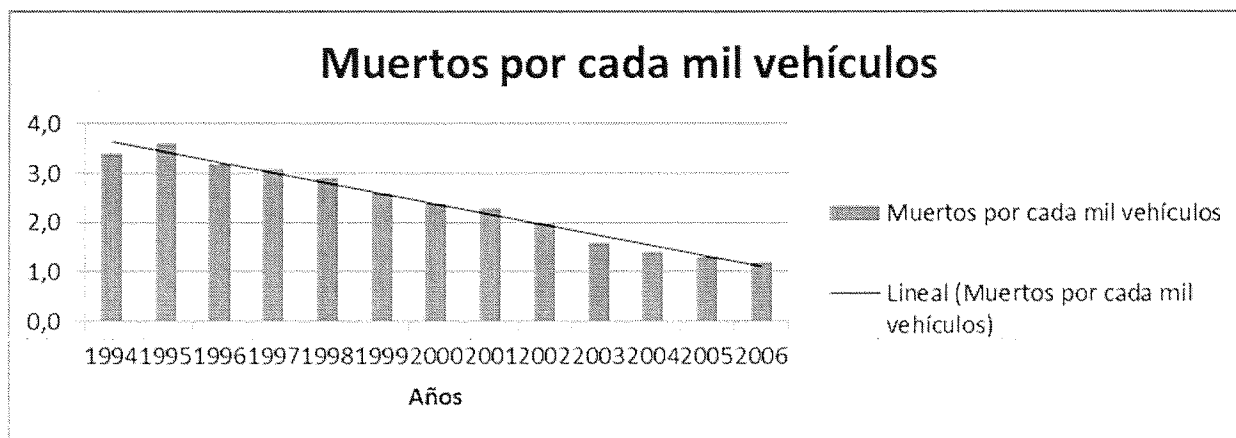
La pluralidad de normativa expedida para seguridad en el uso de los vehículos automotores en conjunto esta impactando de forma positiva en la disminución de los índices antes planteados, aunque no se tiene la correlación exacta de la participación de cada una de las medidas mencionadas. En este punto es necesario tener en cuenta que el reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores fue expedido el 28 de diciembre de 2006, y otorgó nueve meses para su entrada en vigencia, es decir, comenzó a regir a partir del 28 de septiembre de 2007, fecha a partir de la cual debe apreciarse el impacto de la reglamentación en la disminución de los accidentes vehiculares, ya sea de forma directa o indirecta, pero es de interés del ministerio que sea por la primera opción.

12

Graficando cada uno de estos índices se tiene lo siguiente:



Y,

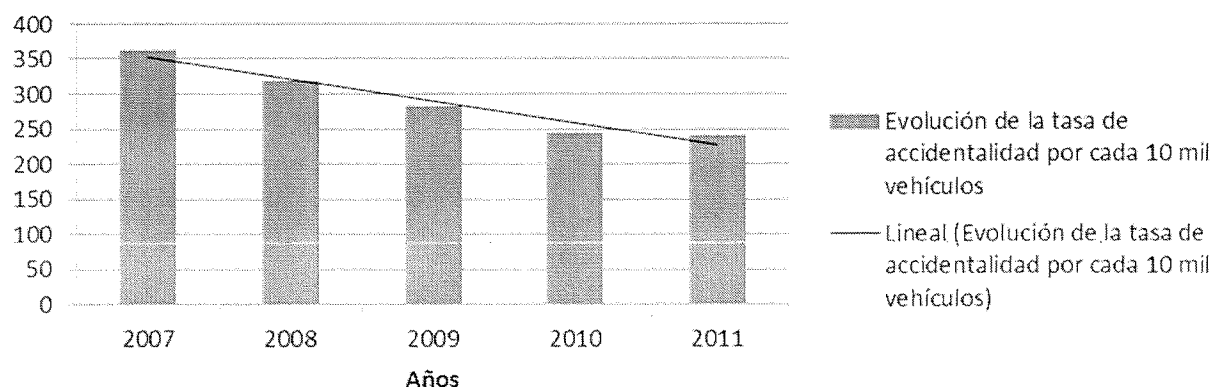


En particular para el caso de las llantas neumáticas de uso en automotores, en un informe adicional del Fondo de Prevención Vial correspondiente al año 2003 relaciona las causas probables de los accidentes de tránsito en carretera, donde aparecen reportados 176 eventos en total, que representan el 2,51% del total de eventos de accidentalidad, datos que fueron suministrados para el informe por el Instituto Nacional de Vías; de igual manera, aparece que solamente el 1,1% del total es atribuible al vehículo y, de ese porcentaje le corresponde al mal comportamiento de las llantas el 12,52% (22 muertes); es decir, solamente el 0,1377% del total de eventos le correspondería a mal comportamiento de las llantas, datos cuyas fuentes fueron los Organismos de Tránsito del país, SIAT y Fondo de Prevención Vial.

13

De forma complementaria, en el informe Anuario Estadístico de Accidentalidad Vial Colombia 2011 del Fondo de Prevención Vial aparece la siguiente gráfica:

Evolución de la tasa de accidentalidad por cada 10 mil vehículos



En la gráfica puede apreciarse que la tendencia lineal es decreciente, es decir, que el conjunto de normatividad que le aplica a los vehículos tiene impacto positivo en la disminución de las muertes de las personas; sin embargo, no se conocen las causas exactas y su participación que dan origen a dicha tendencia. El comportamiento es aceptable, pero lo que se pretende es que la pendiente de la tendencia sea mayor, o por lo menos, se mantenga igual, ya sea con alguna medida de carácter voluntaria, de cumplimiento obligatorio o algún tipo de incentivo que genere este comportamiento.

14

Por su parte, El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo celebró con ICONTEC el contrato No. 134 de 2013 para obtener información relevante que le permita identificar la problemática existente generada por el mal comportamiento de las llantas neumáticas de uso en automotores; tanto nuevas como reencauchadas en Colombia, a lo que la mencionada organización reportó que no encontró en Colombia datos estadísticos confiables de los accidentes automovilísticos o que involucren automotores causados directamente por fallas en las llantas, y en su lugar encontró que en Colombia se encuentran estadísticas agregadas que relacionan accidentes en los cuales están involucrados automotores sin desagregar las posibles causas, razón por la cual no fue posible determinar cuántos de los accidentes reportados, los lesionados y los fallecidos fueron producto del mal comportamiento de las llantas neumáticas.

Por esta razón, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con el fin de obtener dicha información llevó a cabo una reunión con la naciente Agencia de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, a quienes les fue solicitado la creación de este tipo de estadísticas a futuro, con el fin de verificar el comportamiento en un periodo de tiempo determinado de la medida a que dé lugar el presente AIN, y verificar si la misma esta teniendo el impacto

esperado con su expedición y poder determinar el grado de cumplimiento de las metas propuestas en el presente AIN al contrastar dicho comportamiento con la línea base establecida. Esta entidad respondió que no contaba con estadísticas de accidentes donde se generaron lesionados o decesos atribuibles al mal comportamiento de las llantas, pero que si eran necesarias analizaría la posibilidad de generarlas.

Por su parte, el laboratorio de ensayos acreditado en el reglamento técnico Testing & Tire Ltda, fruto de sus actividades normales facilitó los siguientes datos: Realizó actividades de control al tomar una muestra producto, la cual contaba con el respectivo certificado de conformidad, obtenido mediante la presentación de test-report de laboratorios del extranjero, a la cual le fue aplicadas las pruebas exigidas en el reglamento técnico y encontró que aproximadamente el 20% de la muestra de las llantas nuevas sometidas a los ensayos no los superaron, y aproximadamente el 35% de la muestra de llantas reencauchadas no superaron los ensayos exigidos por el reglamento técnico. Dado que la muestra fue pequeña con los datos suministrados no es posible generalizar esta situación, sin embargo, en este caso por lo menos las llantas que componían dicho lote debió ser revisado y en dado caso retirado del mercado para evitar que llegue al consumidor final. De aquí surge el interrogante de si éstas llantas presentaron el certificado de conformidad ¿de qué forma fue obtenido? De todas formas es un punto relevante que debe tener presente el regulador a la hora de tomar una decisión. El laboratorio informa que las llantas nuevas como reencauchadas que fueron sometidas a ensayos presentaron fallas por explosión o estallamiento súbito o, desprendimiento de la banda de rodamiento.

15

Por su parte, en su calidad de entidad de vigilancia y control, la Superintendencia de Industria y Comercio-SIC- remitió la siguiente información: Las campañas de verificación de cumplimiento del reglamento técnico de llantas neumáticas nuevas o reencauchadas llevadas a cabo durante los años 2011 y 2012 fueron realizadas en diferentes ciudades del país.

El siguiente cuadro indica el número de verificaciones efectuadas, número de sanciones impuestas y las ciudades donde se efectuaron las visitas de verificación, discriminadas por año:

Año	Número Verificaciones	Número sanciones	Ciudades
2011	15	27	Barranquilla, Pereira, Medellín, Cali y Bogotá
2012	21	10	Bogotá y Medellín

Para el 2011 se encuentra que es mayor el número de sanciones con un total de 27 casos, y para el 2012 las sanciones fueron menores en mayor número de verificaciones, en porcentaje el número de sanciones respecto del número de verificaciones se tiene que para el 2011 fue 180% y para el 2012 fue 47,62%. En términos relativos se puede decir que el incumplimiento del reglamento técnico preocupante.

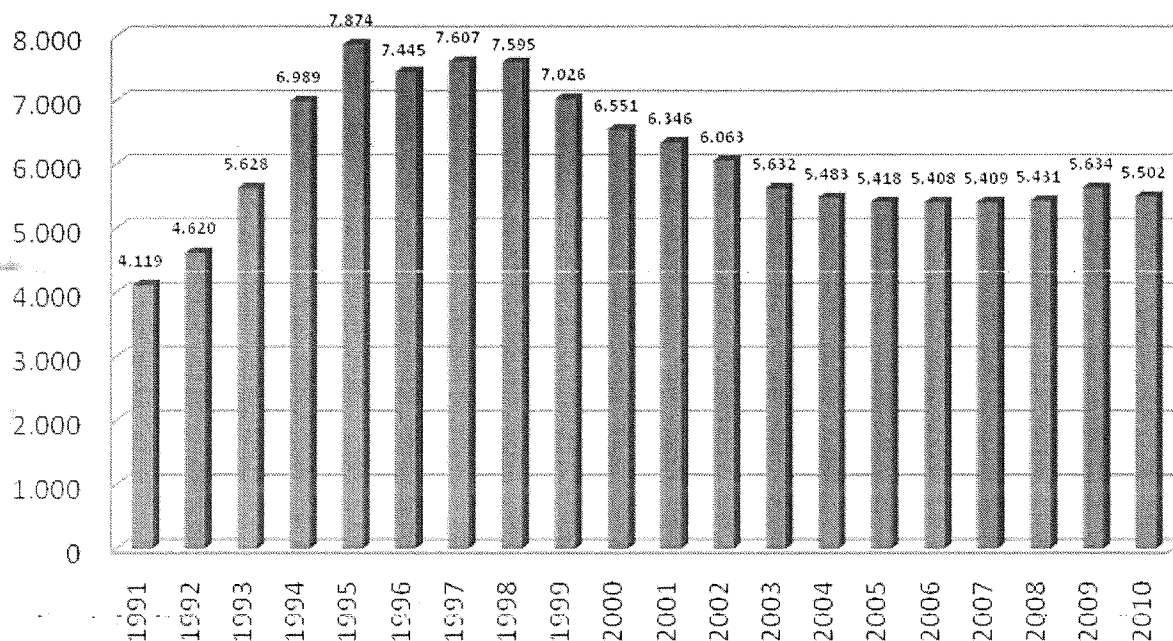
En el año 2014 se realizaron por parte de la SIC veinte (20) visitas de verificación de cumplimiento de reglamento técnico de llantas (nuevas o reencauchadas) en las ciudades de Bucaramanga, Girón, Bogotá y, Sabaneta, Medellín y la Estrella – Antioquia. De las empresas visitadas, se encontraron incumplimientos en quince (15), de los cuales se ordenó la suspensión provisional de la comercialización a nueve (9). En consecuencia, fueron iniciados quince (15) procesos sancionatorios, y uno ya tiene decisión final con sanción, en porcentaje el 75% de las revisiones presenta incumplimiento.

Por su parte, el Plan Nacional de Seguridad Vial- Colombia 2011-2016, establecido por el Gobierno Nacional, muestra en el gráfico que se presenta a continuación el número de muertes en accidentes de tránsito desde 1990 hasta el 2010, donde puede verificarse que en 2010 se está en el mismo nivel de 1993, y que desde el 2007 cuando entró en vigor el reglamento técnico para llantas neumáticas el comportamiento ha sido prácticamente constante, aunque la finalidad es conseguir disminuir el número de muertos, en este caso particular a través de la disminución del número de accidentes por causa de mal desempeño de las llantas neumáticas en los automóviles.

16

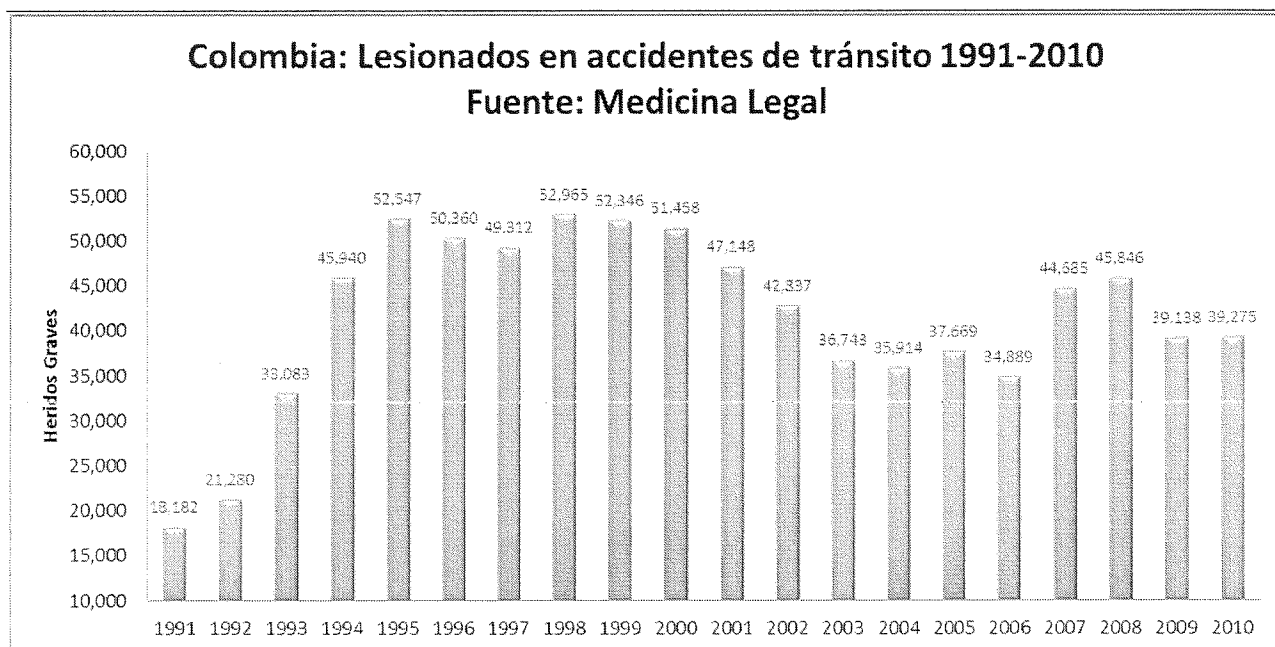
Colombia: Muertes en accidentes de tránsito 1991 2010

Fuente: Datos de Medicina Legal procesados por la CFPV



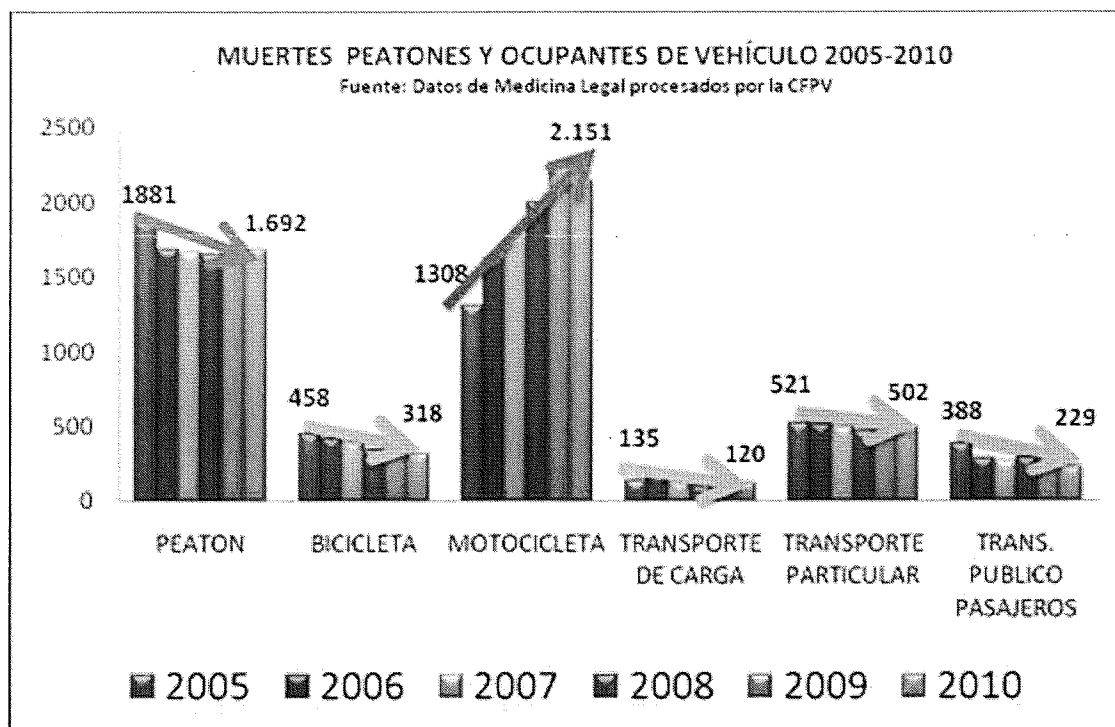
17

El mismo estudio más adelante muestra en el gráfico que se presenta a continuación el número de lesionados graves en accidentes de tránsito desde 1990 hasta el 2010, y así como para el gráfico anterior se encuentra que en el año 2010 se esta en el mismo orden de magnitud que en 2009 y 1993; aunque para los años 2009 y 2010 se muestra una disminución con respecto a los dos años anteriores.



18

Adicionalmente, el mencionado estudio suministra la información que se detalla en el siguiente gráfico:



Sobre el mismo manifiesta: *"Del cuadro anterior se aprecia que en los últimos cinco años hay una leve tendencia a la disminución de las fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito que afectan tanto a peatones, como a quienes se desplazan en bicicleta, transporte de carga, transporte particular y transporte público de pasajeros seguido, sin embargo, de un fuerte incremento en las fatalidades asociadas a los motociclistas, teniendo en que el año 2005 se registraban 1.308 fallecidos y en el año 2010 se registraron 2.151 motociclistas muertos en accidente de tránsito".*

En el mismo informe, ya en el cuadro de acciones y medidas contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial se encuentra como línea de acción las diferentes estrategias sobre los vehículos, y en acciones y medidas se encuentran contemplada la exigencia de los sistemas de seguridad activa como pasiva del vehículo. Es necesario recordar que las llantas se encuentran catalogadas como elementos de seguridad activa de los vehículos.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede mencionar que aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente las cifras de accidentalidad en los vehículos automotores es preocupante para el gobierno, y aunque no son claros los datos de cuantos de dichos accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas neumáticas, tanto nueva como reencauchadas, tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna.

19

Además, desde el punto de vista del gobierno al verificar el cumplimiento del reglamento técnico por la SIC en primera instancia solamente documental se encuentra que el número de incumplimientos es significativo entre las entidades revisadas, con el agravante de que al someter productos puestos en el mercado a ensayos de laboratorio se encuentra que algunos de ellos incumplen el reglamento.

En consecuencia, el Estado ve con preocupación esta situación y en línea con la tendencia internacional debe analizar opciones para tomar medidas que permitan disminuir los accidentes que involucren vehículos con el propósito de minimizar los lesionados o fallecidos en dichos accidentes, particularmente en este caso por uso y desempeño de las llantas neumáticas de uso en automotores, tanto nuevas como reencauchadas.

La problemática colombiana identificada con la poca evidencia aportada y consultada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando números elevados de lesionados y muertos, lo cual amerita tomar un conjunto de medidas que permitan obtener una disminución en éstos números. Particularmente, en lo que le compete al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberá aportar en la solución de la problemática identificada, minimizando los accidentes donde se vean involucradas las

llantas neumáticas de los automotores por un mal desempeño cuando se encuentran montadas en los automotores.

En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos, aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente; sin embargo, y teniendo la limitante que no son claros los datos de relación directa sobre cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna, siendo necesario a futuro poder obtener o crear estas estadísticas; no obstante, se tiene el agravante que al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra un número significativo de incumplimientos.

Todo lo anteriormente descrito amerita que el Estado analice opciones y tome medidas con el propósito de mitigar la problemática identificada.

SECCIÓN III:

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Reducir en 30% los eventos de accidentalidad en que se verán involucrados los automotores, como resultado indirecto de mejorar la seguridad activa de los automotores al mejorar el desempeño de las llantas neumáticas, nuevas y reencauchadas en Colombia, en los automóviles, en conjunto con las demás medidas que tome el Gobierno Nacional encaminadas a incrementar la seguridad de los usuarios, así como también prevenir prácticas de inducción a error al consumidor.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

21

Los objetivos específicos que se plantean son los siguientes:

- † Crear una cultura en el consumidor de preferencia por llantas neumáticas de uso en automotores seguras, que cuenten con certificado de conformidad para demostrar cumplimiento de reglamento técnico, y denuncien a aquellos que pretendan comercializar productos considerados no seguros, interiorizando el costo de pagar para obtener productos certificados, seguros, salvaguardando de esa manera su vida y de las personas que lo rodean.
- † Difundir en la sociedad colombiana la existencia del riesgo para la seguridad de las personas por el incorrecto desempeño de las llantas neumáticas en los automotores, para que se tomen las medidas de seguridad necesarias para minimizarlo, entre las que se encuentran: realizar una correcta instalación de las llantas en automotores, mantener las llantas con la presión de inflado correcto, respetar los límites de velocidad para los que fueron diseñadas y que prefieran adquirir llantas neumáticas consideradas seguras sobre aquellas que no lo sean.
- † Incentivar la acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) de organismos de evaluación de la conformidad, como son los organismos certificadores y laboratorios de ensayos, facilitando el acceso de aquellas empresas que desean obtener el certificado de cumplimiento de referentes técnicos, ya sea con reglamento técnico o norma técnica, para certificar producto de calidad y tener elementos

de distinción de su producto ante los consumidores, obteniendo atención oportuna, de calidad y a precios justos.

- † Fortalecer e incrementar las campañas de vigilancia y control en el mercado de llantas neumáticas, tanto nueva como reencauchadas, con el fin de sacar del mercado aquellas que puedan considerarse no seguras, aprovechando la vigencia del reglamento técnico para estos productos, y no permitir que lleguen a los consumidores aquellas llantas neumáticas de uso en automotores que no cuenten con el certificado de conformidad con reglamento técnico o norma técnica por no ser consideradas seguras, evitando en lo posible que los usuarios sean expuestos a riesgo de sufrir lesiones o muerte.
- † Armonizar la medida a tomar por parte del Estado con medidas existentes en aquellos países con los cuales Colombia haya suscrito acuerdos comerciales o, con aquellos que tenga interés en establecer relaciones comerciales a futuro, ya sea a través de tratados comerciales o con apertura de mercados sin que medie alguno de ellos, para ampliar el mercado de éstos productos facilitando la exportación a esos mercados objetivo aunque cuenten con barreras no arancelarias, para elevar el nivel de vida y el empleo de los empresarios colombianos.

SECCIÓN IV

OPCIONES DE POLÍTICA

En el AIN preliminar fueron identificadas cuatro (4) posibles soluciones a la problemática identificada, con las cuales se daría cumplimiento al objetivo general y los objetivos específicos propuestos.

Las cuatro alternativas mencionadas se describen a continuación:

Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo):

Esta opción simplemente contempla mantener el reglamento técnico vigente, sin cambios ni alteraciones. Consiste precisamente en no adelantar alguna medida regulatoria adicional por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

23

Aunque no se cuenta con estadísticas de años anteriores a la expedición del reglamento técnico (2006) sobre la mortalidad en accidentes ocasionadas por mal desempeño de las llantas, tanto nuevas como reencauchadas, solamente contando con estadísticas parciales particulares de algunas noticias en medios de comunicación o datos aglomerados de las aseguradoras, entidades de transporte o laboratorio de ensayos acreditado, se tiene certeza de que el reglamento técnico vigente funciona, contribuyendo en la disminución de accidentes vehiculares pero sin poder determinar el grado de dicha contribución; además, es importante tener en cuenta que un reglamento técnico es una medida para la defensa de un objetivo legítimo, descrito en el Acuerdo OTC de la OMC y en una Decisión de la Comunidad Andina de Naciones, en este caso, preservar la vida de las personas.

Esta opción consiste en dejar en el ordenamiento jurídico colombiano el reglamento técnico actual, sin alterar, incluir o eliminar algún requisito, dejando el mismo campo de aplicación de llantas neumáticas de uso en automotores inicialmente contemplado, y la misma forma de evaluación y demostración de la conformidad.

En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico de los productos que vayan a comercializar, ya sea expedido por un organismo de certificación colombiano que

esté acreditado por el ONAC, mediante un certificado de desempeño expedido por la casa matriz o una entidad autorizada, o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior. Es necesario aclarar que el Decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015), el cual sustituye en gran medida el Decreto 2269 de 1993, no contempla como válido la certificación de desempeño para demostrar la conformidad con el reglamento técnico, por lo que al entrar en vigencia el nuevo decreto origina una disonancia con el reglamento técnico vigente.

Las entidades de vigilancia y control son: la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en lo concerniente a las llantas nuevas importadas y, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) para las llantas nuevas de fabricación nacional e importadas que se encuentren en los sitios para su comercialización, así como también a las que hayan sido reencauchadas en Colombia, quienes seguirán verificando el cumplimiento de reglamento técnico a nivel documental como llevando a cabo la verificación de requisitos técnicos en laboratorios de ensayos acreditados por el ONAC.

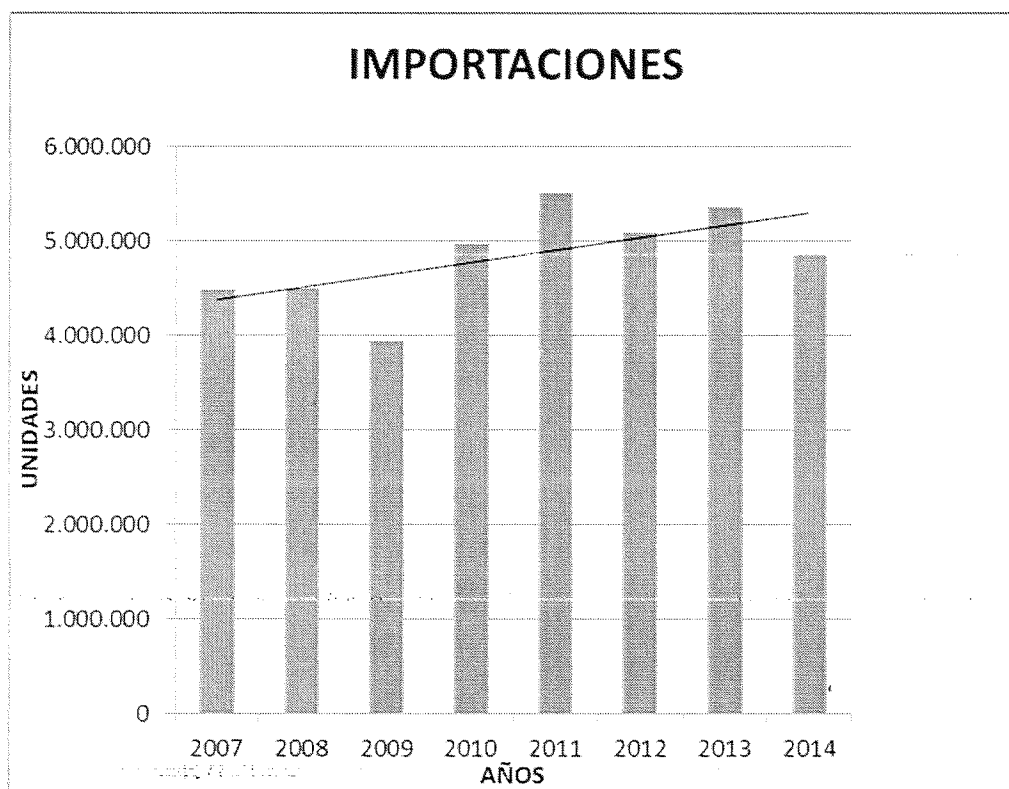
24

En lo concerniente al impacto que ha tenido el reglamento técnico en el intercambio comercial de éstos productos con otros países, a continuación se presentan unas tablas con los datos de comercio exterior.

Particularmente para las importaciones de llantas neumáticas, los datos se presentan en número de unidades, por años, desde 2007 hasta octubre de 2014, cuyos datos fueron suministrados por la agremiación ANDI luego de realizar una depuración de los datos que publica la DIAN.

IMPORTACIONES								
Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UNIDADES	4.485.874	4.505.035	3.948.461	4.967.423	5.513.674	5.098.485	5.362.517	4.865.887

Graficando los datos se obtiene:



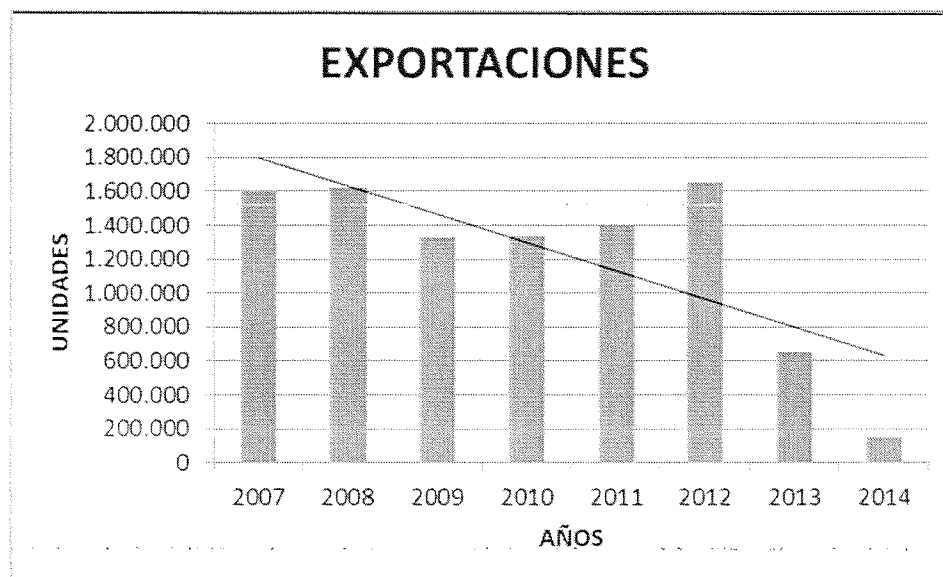
25

Como puede observarse en la gráfica, la tendencia es creciente, sin embargo, para el año 2009 puede apreciarse una disminución importante del número de llantas importadas, en los años siguientes presenta un comportamiento fluctuante. Con base en lo anterior se puede afirmar que el reglamento técnico no ha tenido impacto negativo en la importación al país de este tipo de productos y para el mercado es aceptable la existencia del reglamento técnico.

En relación con las exportaciones, a continuación se presentan los valores discriminados por años, en número de unidades, los cuales fueron suministrados por la ANDI con la depuración de datos similar a la realizada para las importaciones:

EXPORTACIONES								
Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UNIDADES	1.599.534	1.619.228	1.326.627	1.335.497	1.394.168	1.653.166.	652.774	149.758

Graficando los datos se obtiene:



26

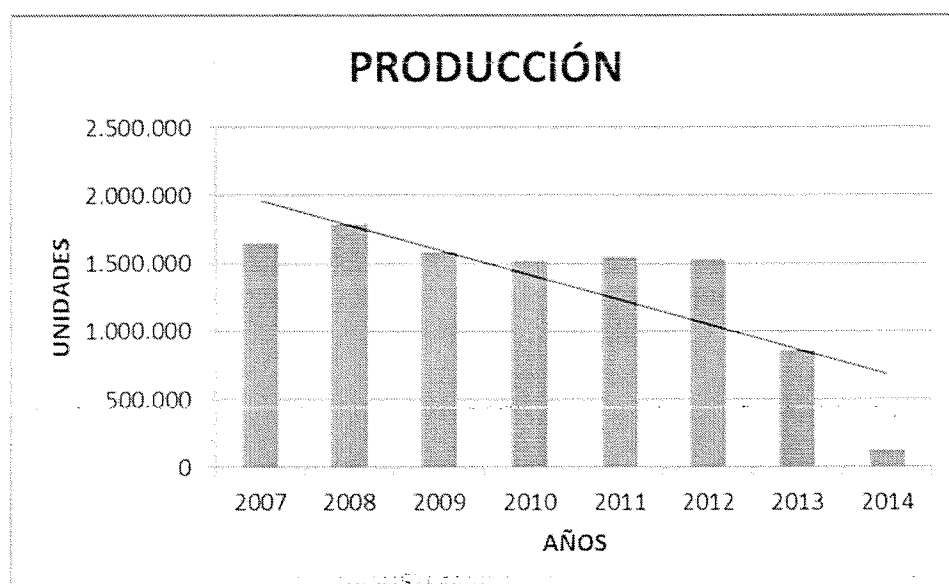
Como puede observarse en la gráfica, la tendencia es marcadamente descendente; se mantuvo constante durante 2007 y 2008, luego disminuyó y se mantuvo en ese nivel durante 2009, 2010 y 2011, ya en el 2012 tuvo un repunte importante y los dos años finales ha tenido una caída relevante, situación que se puede explicar en parte por la situación que se presenta con Ecuador, país que dictó medidas especiales de comercio exterior y que es un socio importante para Colombia, pero este comportamiento no es atribuible a la existencia de reglamento técnico en Colombia.

Cabe resaltar que el mayor número de empresas del sector son importadoras y comercializadoras. En Colombia solamente se encuentran con plantas propias y pueden ser considerados como fabricantes nacionales a Goodyear Colombia y Michelin.

A continuación se muestra los datos de producción de llantas en Colombia por las dos productoras nacionales:

PRODUCCIÓN								
Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UNIDADES	1.655.432	1.788.203	1.584.931	1.515.314	1.547.606	1.532.343	859.044	130.912

Graficando los datos se tiene:



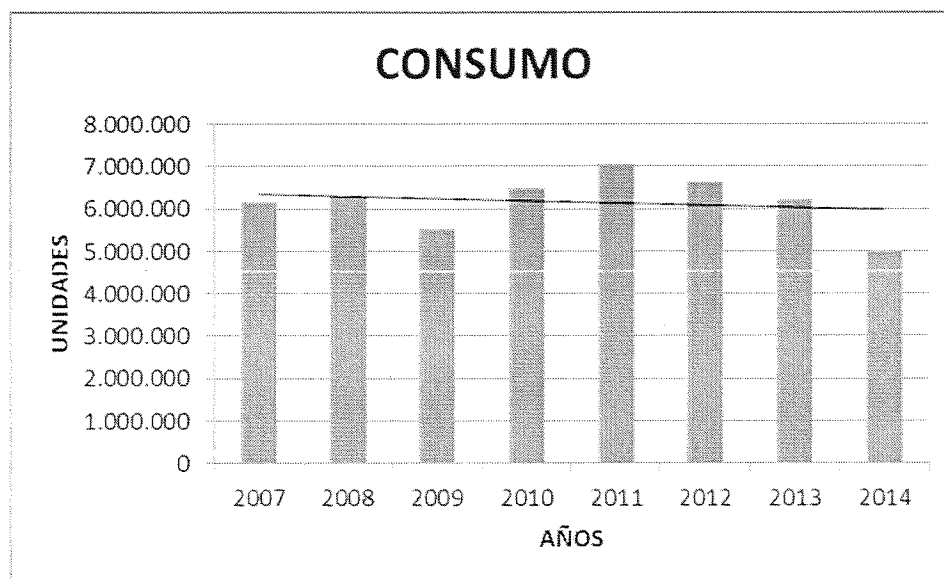
27

La Producción tiene una tendencia decreciente, creció levemente para el 2008, luego disminuyó y se mantuvo constante durante el periodo comprendido entre 2009 y 2012, y luego presenta disminuciones importantes para los años 2013 y 2014, comportamiento muy parecido al de las exportaciones de éstos productos.

Y finalmente, el mercado se comportó de la siguiente forma:

CONSUMO								
Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UNIDADES	6.141.306	6.293.238	5.533.392	6.482.737	7.061.280	6.630.828	6.221.561	4.996.799

Graficando estos datos se obtiene:



28

La tendencia es levemente decreciente, con una disminución importante en el 2009, luego repunta en los años 2010 y 2011, y luego muestra una disminución en los años restantes.

El comportamiento del consumo al mostrar esta tendencia negativa leve puede evidenciar que el reglamento técnico no tiene mayor incidencia en el mismo, ya que al parecer no impone costos onerosos para los consumidores, y si puede estar contribuyendo en su seguridad, ya sea que actúen como conductores, pasajeros de los vehículos o como peatones.

Para el caso de las llantas reencauchadas no existen estadísticas de importaciones, dado que el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, firmado por los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela, establece que sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar, razón por la cual no es posible importar llantas reencauchadas por ser consideradas usadas.

En lo referente a exportaciones de llantas reencauchadas, consultada la base de datos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se encuentran solamente dos exportaciones, la primera realizada en el 2009 por valor de \$4.801.296 y la segunda realizada en el 2011 por valor de \$70.294, lo cual puede considerarse irrelevantes.

Opción 1: Actualizar reglamento técnico:

Esta opción contempla la actualización del reglamento técnico vigente, en concordancia con la normativa colombiana cuando define que debe hacerse a más tardar cada cinco (5) años, o antes si las circunstancias que le dieron origen al reglamento varíen o desaparezcan, permitiendo incluir una serie de cambios que se ameriten.

Esta actualización le permitirá al regulador revisar el campo de aplicación, los requisitos técnicos específicos exigidos para cada una de las llantas, nuevas y reencauchadas, la forma de demostrar la conformidad, aplicar de mejor manera el principio de proporcionalidad, no crear o eliminar cargas administrativas innecesarias a los fabricantes nacionales e importadores como tampoco crear obstáculos innecesarios al comercio de estos productos, basarse en nuevas versiones de las normas técnicas colombianas en las cuales se contemplan los ensayos de laboratorio, teniendo en cuenta la expedición del nuevo decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015) que entra en vigencia a partir del 5 de agosto de 2015, que reemplaza casi en la totalidad al decreto 2269 de 1993, y que contiene el nuevo esquema del Subsistema Nacional de la Calidad. En este nuevo Subsistema de la Calidad no es válido el certificado de desempeño como documento para demostrar conformidad con reglamento técnico, en su lugar acepta las certificaciones de primera y tercera parte, así como el reconocimiento de certificados del exterior siempre y cuando medie un acuerdo de reconocimiento mutuo.

29

Esta opción permitirá contar con normas técnicas colombianas actualizadas por el ICONTEC, que tienen referente internacional, con ensayos de laboratorio actualizados para las llantas neumáticas, permitiendo de manera más sencilla la armonización con normas técnicas o reglamentos técnicos de otros países, favoreciendo las importaciones de estos productos al país, así como, permitirá ampliar el mercado para los fabricantes nacionales siendo posible la exportación de llantas neumáticas a países que cuenten con reglamentos técnicos o exigencias técnicas para las llantas neumáticas de uso en automotores similares a nuestro reglamento técnico. Un punto importante es que el porcentaje del uso del reencauche de las llantas neumáticas se incremente con el fin de mitigar el impacto ambiental que se presenta con la disposición final inadecuada de las llantas que terminan su vida útil, servicio que debe prestarse por entidades idóneas que cumplan el reglamento técnico vigente.

Esta opción contempla aclarar el campo de aplicación del reglamento técnico, implementar un nuevo procedimiento para la evaluación de la conformidad, que depende del proceso que el ONAC cursa para su inclusión como miembro en organismos internacionales de acreditación como IAF e IAAC, entre otros, así como la aplicación del nuevo decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015). En consecuencia, para dar soporte al nuevo reglamento técnico será necesario que los organismos de certificación y los laboratorios de

ensayos actualicen su acreditación ante el ONAC y aquellos que aún no la tienen puedan solicitarla con el nuevo reglamento técnico.

Así mismo, esta opción requiere de nuevas campañas de difusión público-privadas del nuevo reglamento técnico expedido, con el fin de informar a los fabricantes nacionales, importadores, comercializadores, gremios, organismos de certificación, laboratorios de ensayos y consumidores sobre los cambios integrados en la actualización, combinadas con campañas de difusión sobre los riesgos existentes por el uso de llantas neumáticas, con el fin de que los consumidores los mitiguen de alguna forma preferencialmente adquieran productos que cuenten con certificados de conformidad con el reglamento técnico, ya que la evidencia muestra un desconocimiento generalizado por gran número de consumidores del reglamento técnico y el objetivo legítimo que persigue de defensa de la vida de las personas, y un conocimiento parcial por parte de algunos organismos de certificación acreditados.

Opción 2: Fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos, con incremento de campañas de difusión para el consumidor, importador, fabricante y comercializador.

30

Esta opción contempla varias iniciativas para inculcar en los empresarios nacionales, importadores y comercializadores el cumplimiento de la normalización voluntaria como elemento diferenciador en el mercado, de esa forma el consumidor podrá distinguir las llantas neumáticas que dan cumplimiento a norma técnica y pueden ser consideradas como seguras de aquellas que no lo hacen y por tanto consideradas inseguras, obteniendo por parte del fabricante nacional o importador, de forma voluntaria, un certificado de conformidad con norma técnica nacional o extranjera. Esta opción propende por la armonización en los requisitos cumplidos que se encuentran en las normas técnicas con los exigidos en otros países y contenidos en normas técnicas de organismos de normalización extranjeros o internacionales, lo cual facilitaría el comercio internacional de llantas neumáticas; y además, permitirá la defensa de los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas y la no inducción a error al consumidor.

Una norma técnica por sí sola no cobra la eficacia y eficiencia que se persigue para lograr el objetivo propuesto de defensa de la vida y salud de las personas, razón por la cual, para cumplir dicho objetivo se hacen necesarias acciones complementarias, como un incremento en el número de campañas de difusión masiva dirigidas al consumidor, de manera que se genere en la sociedad mayor conciencia de los riesgos existentes por mal uso y deficiente desempeño de las llantas neumáticas de los automotores que pueden comprometer su integridad, ya sea como ocupante de un vehículo automotor o de peatón. Este

reconocimiento de los peligros y el riesgo a que se exponen los usuarios en general servirán de motivación para que el consumidor prefiera adquirir productos que cuenten con certificado de conformidad con norma técnica, expedido por organismo competente, que le generará sentimiento de seguridad, sobre aquellas llantas que no cuenten con certificado de conformidad y sean consideradas inseguras; en otras palabras, el consumidor será el control en el mercado y premiará aquellas llantas que considere seguras sobre aquellas que no puedan demostrar tal condición, de esa forma será el mercado el que se encargue de desechar el producto no seguro y dejar solamente productos considerados seguros.

En esta opción no se contaría con entidades encargadas de la vigilancia y control del cumplimiento de los requisitos contenidos en norma técnica, dado que por naturaleza el cumplimiento de la misma es voluntario. No obstante, será el mercado, en primera instancia, el encargado de premiar aquellas llantas que cumplan con norma técnica al ser elegidas por el consumidor sobre aquellas que no lo hagan, pues es necesario que el consumidor haga la asociación de que una llanta segura es la que presenta algún certificado de calidad, y la que no cuente con dicho certificado se considerara insegura poniendo en riesgo su vida y salud, razón por la cual no optaría por este tipo de llantas neumáticas.

En este caso es necesario tener un consumidor bien informado y formado en el tema de la calidad, para que tenga en cuenta información adicional y no solamente el precio a la hora de adquirir llantas neumáticas para su uso.

Finalmente, en aquellos eventos en que los consumidores presenten quejas ante la entidad competente, en este caso la SIC en concordancia con el Estatuto del Consumidor (Ley 1480 de 2011), en contra de algún comercializador, importador o fabricante nacional por considerar que las llantas que adquirió no satisfacen sus necesidades, puede exigir sus derechos.

Opción 3: Derogar la reglamentación técnica.

En esta opción el regulador toma la decisión de derogar la reglamentación técnica existente, en razón a que verificada la información consultada se encuentra que la mencionada regulación no tiene ningún impacto en la problemática que quiere mitigar; es decir, el reglamento técnico no estaría contribuyendo de manera efectiva en la disminución de accidentes vehiculares, disminuyendo los índices de lesionados y muertos en dichos accidentes, salvaguardando de esa forma la vida de las personas, por lo tanto su existencia es irrelevante.

La información disponible consultada, que permite obtener datos de varios años, muestra la disminución de accidentes para algunos de ellos, sin embargo, se verifica que dicho comportamiento de los índices de accidentes de automotores con lesionados o muertos es consecuencia de otras medidas adicionales tomadas por el Gobierno y es posible determinar con certeza la poca o nula contribución que el reglamento técnico tiene en mitigar la problemática identificada, por lo tanto, el Estado procede a derogar la medida por considerar que es innecesaria y que le crea cargas al empresariado nacional también innecesarias.

En este caso, con la expedición del reglamento técnico se habrían creado cargas administrativas innecesarias para importadores y productores nacionales, ya que éstos empresarios deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, realizar su inscripción ante la SIC, asumir los costos de contratar los servicios de un organismo de certificación acreditado y del laboratorio acreditado nacional o del exterior dado el caso, u obtener una certificación de desempeño expedido por la casa matriz o entidad autorizada, lo cual sería inocuo pues no se estaría garantizando la defensa del objetivo de salvaguardar la vida de las personas, situación idéntica en resultados a no tener reglamento técnico para estos productos. De igual manera para la SIC y la DIAN, como entidades de vigilancia y control del reglamento técnico, dado que estarían utilizando recursos en la verificación del cumplimiento de una medida que no contribuye en la defensa de la vida de las personas, en lugar de disponer de dichos recursos para verificar otros reglamentos técnicos que si contribuyen en la mitigación de alguna problemática identificada y que dio origen a la expedición de los mismos en defensa de algún objetivo legítimo de país como la vida e integridad de las personas, animales y plantas, el medio ambiente, la salud de las personas o la defensa del consumidor.

SECCIÓN V

ANÁLISIS DE IMPACTOS

A continuación se describen los impactos estimados para cada una de las cuatro (4) alternativas planteadas:

Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo):

Como se presentó en la sección anterior, esta opción contempla no adelantar acción alguna por parte del regulador, por lo que la situación seguirá exactamente igual a como se tiene, sin ningún cambio, pero, continuarán los problemas que se han presentado para demostrar su cumplimiento y la tendencia que presenta la problemática identificada en el presente AIN.

Como fue expuesto, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo inicialmente con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006, el cual aplica a llantas nuevas como llantas reencauchadas en el país. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en tres ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010, 2899 de 2011 y 5543 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

33

Para llantas nuevas, el reglamento técnico aplica solamente a llantas clasificadas como tipos 2, 3 y 4 según las normas técnicas colombianas NTC-1303 y NTC-1275, y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor.

El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o el reconocimiento de un certificado expedido en el extranjero en el marco de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, o con un certificado obtenido en el exterior que se acepte directamente por la entidad de control y vigilancia, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos, o mediante el certificado de desempeño expedido por la casa matriz o entidad autorizada, éste último es el más empleado actualmente. No obstante, el decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015), que entra en vigencia en agosto de 2015, no acepta como válida

esta certificación de desempeño para demostrar la conformidad con el reglamento técnico, dado que exige un certificado de conformidad, ya sea de primera o tercera parte.

El reglamento técnico exige, además de los requisitos técnicos, un rotulado en las llantas con información técnica básica y un folleto con información adicional dirigida al consumidor. Los primeros deben verificarse mediante ensayos de laboratorio y el rotulado como el folleto mediante inspección visual; sin embargo, el certificado de conformidad cubre el cumplimiento de la totalidad de los requisitos, tanto técnicos como el rotulado y el folleto.

Impactos Positivos:

En esta opción no se generan costos adicionales para el importador o productor nacional, quien ya tiene incluido en su costeo de producto el valor de obtener la certificación de conformidad con el reglamento técnico vigente, el cual debe obtenerse de forma periódica de acuerdo con el tipo de certificación obtenida.

Por su parte, los organismos de evaluación de la conformidad, como certificadores y laboratorios de ensayos, solamente tendrían que adelantar la actualización anual de su acreditación ante el ONAC, costo que también ya lo tienen interiorizado.

34

El regulador no incurriría en gastos adicionales, en razón a que no surge la necesidad de asignar nuevos recursos para la elaboración de alguna modificación de la reglamentación técnica y, las entidades designadas para la vigilancia y control no tendrían que cambiar sus procedimientos para realizarla o incrementar de forma importante los recursos para adelantar dicha vigilancia.

Actualmente, el reglamento técnico no impone barreras innecesarias a otros países para el comercio de llantas neumáticas de uso en automotores, ya que permite colocar en el mercado colombiano todo producto que demuestre conformidad con el reglamento técnico mediante el respectivo certificado de conformidad o la certificación de desempeño, sin limitar por tecnología de fabricación o cuotas para ingresar al mercado. No obstante, tal como lo hace desde la expedición del reglamento técnico saca del mercado aquellas llantas neumáticas que no demuestren la conformidad con el reglamento pues no permite su comercialización. En cuanto al reencauche de las llantas obliga a que este sea realizado exclusivamente por un reencauchador que demuestre cumplimiento del reglamento técnico.

Permite el flujo de inversión extranjera, ya que no impide ubicar en el país aquellas marcas que quieran hacerlo para distribuir sus llantas neumáticas, sin ser excluyente por marca, tecnología de fabricación, antigüedad u otro concepto. En este momento Colombia cuenta con reglas claras para la inversión y atracción de flujos extranjeros de recursos hacia este

sector, y el reglamento técnico no impone requisitos restrictivos a firmas extranjeras que deseen instalarse en el territorio colombiano, obviamente, con el cumplimiento de los requisitos legales para hacerlo.

Aunque no es un objetivo propio del reglamento técnico, de manera indirecta contribuye a elevar la competitividad empresarial, pues al establecer requisitos técnicos mínimos de cumplimiento obligatorio el fabricante nacional debe modificar su proceso de fabricación para darle cumplimiento, de lo contrario, no le queda otro camino que terminar sus actividades empresariales con llantas neumáticas; en consecuencia, las llantas fabricadas localmente serán de mejor calidad. En lo relacionado con la importación de llantas neumáticas solo se podrán ingresar a Colombia aquellas que cumplan el reglamento técnico, es decir, que tengan el grado de calidad mínimo que impone el reglamento técnico.

Aquellos fabricantes nacionales de llantas que tienen interés en ampliar su mercado gracias a los tratados de libre comercio que ha celebrado Colombia, se han visto obligados a obtener información y manejar el tema de obstáculos no arancelarios al comercio que ponen los países para proteger su industria nacional. En este campo, los empresarios nacionales buscan en primer lugar cumplir el reglamento técnico colombiano, que tiene algún grado de armonización con medidas técnicas adoptadas por otros países, logrando de esa forma dar cumplimiento con los requisitos exigidos en países a los cuales quiere exportar; así las cosas, se reducen los costos de exportación de manera importante, pues el empresario nacional tiene claridad sobre los pasos adicionales que tiene que dar para cumplir el reglamento técnico de los países destino de sus exportaciones y, los costos en que tiene que incurrir para llegar a dichos mercados. No obstante, dado que el reglamento técnico no esta totalmente armonizado con los de otros países aún se les dificulta a los empresarios nacionales llegar a esos países pues no pueden demostrar la conformidad de forma automática, teniendo que someterse a realizar los trámites necesarios en el país de destino, como son ensayos en laboratorios y obtener el certificado de conformidad de un organismo certificador acreditado en el país de destino, situación que incrementa los costos para el exportador afectando su competitividad en dicho mercado.

35

Por su parte, las llantas neumáticas que cumplen el reglamento técnico son consideradas seguras para el consumidor, pero esta condición no es suficiente, pues además, el consumidor debe instalar la llanta de forma correcta, así como mantener la presión de inflado y respetar el límite de velocidad de diseño de la llanta, datos que puede consultar en el rotulado exigido, o en su defecto, en el folleto que deben entregarle cuando adquiere la llanta, para esto, el consumidor debe aprender a interpretar la información del rotulado, que viene en un lenguaje técnico mundialmente aceptado. Este aspecto es importante, pues con el uso correcto de la llanta neumática puede ampliarse su vida útil mediante el reencauche, ya que permitiría reencaucharla hasta 3 veces sin demeritar su desempeño.

Con el transcurrir del tiempo se ha generado una cultura en el consumidor de adquirir productos seguros, aunque por ahora son pocos, cada día se incrementa el número de usuarios que conocen el reglamento, pues se ha generado la conexión con llantas seguras, en consecuencia, hacen la relación que adquiriendo llantas con certificado de conformidad reducen el riesgo de mal desempeño de las mismas y de esa forma disminuye el número de accidentes vehiculares con lesionados o muertos, aunque para lograrlo el Estado debió exigir el cumplimiento de requerimientos técnicos de forma obligatoria a través de un reglamento técnico.

En la parte ambiental, con el fin de mitigar el impacto al medio ambiente el reglamento técnico incluyó el reencauche, mediante el cual permite ampliar la vida útil de la llanta siempre y cuando sea realizado de forma correcta, es decir, cumpliendo el reglamento en el proceso y en la verificación de requisitos técnicos, evitando de esa forma que las llantas lleguen a los botaderos después del primer uso, pues es posible reencauchar una llanta hasta tres veces. En este punto es necesario tener en cuenta que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible estableció normativa de cumplimiento obligatorio con programas posconsumo para estos productos.

36

Impactos Negativos

El reglamento técnico puede ser considerado obsoleto, especialmente por las firmas fabricantes en Colombia, ya que las normas técnicas colombianas en las cuales se apoya han tenido por lo menos una actualización en respuesta a la dinámica necesaria para adaptarse a la nueva realidad industrial, y los fabricantes nacionales pueden estar usándolas para adelantar los ensayos a sus productos en respuesta a la exigencia de los mercados; sin embargo, no son válidas para obtener el certificado de conformidad con el reglamento, situación inconveniente, pues con una versión reciente de la norma técnica se verifica la calidad del producto y con una versión desactualizada se harían los ensayos para obtener el certificado de conformidad con reglamento técnico, cuando lo que se busca es que se utilice la misma versión de la norma técnica para que el fabricante nacional realice sus ensayos de laboratorio y obtenga el respectivo certificado de conformidad con el reglamento técnico sin crearles costos adicionales.

Al estar desactualizado el reglamento técnico posiblemente no esté totalmente armonizado con exigencias técnicas de otros países, sobre todo, de aquellos con los cuales Colombia tiene acuerdos comerciales, generando una barrera técnica innecesaria para aquellos fabricantes nacionales que quieran llegar a esos mercados, haciendo poco efectivo el tener disponibles dichos acuerdos comerciales.

Se han realizado jornadas de divulgación del reglamento técnico a través de varios eventos organizados por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, durante varios años, dirigidos a importadores, fabricantes nacionales, comercializadores, organismos de certificación, laboratorios de ensayos, pero han sido insuficientes; por lo que aún existen importadores y comercializadoras que desconocen la existencia del reglamento técnico y por ende la forma de demostrar su cumplimiento, siendo objeto de sanciones por parte de la SIC, y además, un gran porcentaje de los consumidores colombianos manifiestan no conocer el reglamento técnico por lo que no exigen el cumplimiento del mismo, obviamente tampoco tienen la suficiente claridad que fue expedido para su seguridad, ya sea en calidad de peatones o usuarios de vehículos, confundiéndolo frecuentemente con normalización técnica de cumplimiento voluntario, lo que es una falencia dado que un elemento importante en el control del reglamento técnico es el mismo consumidor.

A pesar de las numerosas jornadas de vigilancia y control que adelanta la SIC, y lo mismo por parte de la DIAN en compañía de la Policía Fiscal Aduanera -POLFA, se puede mencionar que aún existe un mercado subterráneo donde los usuarios obtienen llantas neumáticas de uso en automotores que no demuestran cumplimiento de reglamento técnico y por lo tanto no demuestran una calidad mínima que redunde en la seguridad de los consumidores, ofrecidas a precios que están por debajo de las llantas que sí le dan cumplimiento, lo cual pone en riesgo a las personas que las adquieren, además, estas llantas debido a su baja calidad no son reencauchables, por lo que después de su uso son arrojadas al botadero aumentando la problemática ambiental existente con éste producto.

37

El reglamento técnico actual crea un desequilibrio entre el fabricante nacional y los importadores en relación con la demostración de cumplimiento, debido a que se acepta al importador una certificación de desempeño expedida por la casa matriz, que es una autodeclaración de conformidad, mientras que al fabricante nacional se le exige ir al laboratorio acreditado para realizar los ensayos, luego obtener el certificado de conformidad expedido por un organismo de certificación acreditado, lo cual es más oneroso para el fabricante nacional que para el importador, de forma que transgrede el principio de trato nacional contemplado en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio -OTC- de la OMC, ya que no se está dando el mismo trato a los fabricantes nacionales e importadores.

El reglamento técnico no está acorde con lo exigido por el nuevo decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015) al permitir el uso de una certificación de desempeño, ya que a partir de su entrada en vigencia en el mes de agosto de 2015 exigirá que la demostración de la conformidad debe establecerse de acuerdo al riesgo. El presente AIN determina de acuerdo con la problemática identificada que para las llantas neumáticas el riesgo es alto, pues con la medida se pretende salvaguardar la vida de las personas. En este caso, en concordancia el mencionado decreto debe exigirse para la demostración de la conformidad un certificado de tercera parte.

Opción 1: Actualizar Reglamento Técnico:

En Colombia, después de expedir el reglamento técnico se encuentra una tendencia decreciente de muertes y accidentes sindicados al vehículo, aunque aún no es clara la relación existente entre dicha disminución con el mal desempeño de las llantas neumáticas, este comportamiento puede ser en cierta medida la respuesta a la expedición del reglamento, y que en conjunto con las restantes medidas emitidas por entidades que regulan la movilidad en Colombia puede obtenerse estos datos y la marcada tendencia decreciente.

Las cifras presentadas por los informes de varias entidades sobre los eventos relacionados con el mal desempeño de las llantas son limitados y poco creíbles, debido a la forma en que se llena el informe de accidentes y por los encargados de realizarlos, que lo hacen con poca capacitación y no son idóneos para elaborar estas estadísticas, por lo que no existe certeza que respondan fielmente a la realidad.

Un indicador más cercano a la realidad y ligado de forma directa al reglamento técnico es el número de ensayos no aprobados realizados por el laboratorio acreditado, el cual demuestra que en el mercado aún se encuentran llantas que no son seguras para los consumidores debido a que no cumplen el reglamento técnico, ya sea porque no cuentan con un certificado de conformidad que lo demuestre o, porque a pesar de tenerlo al aplicarles los ensayos a los productos los resultados no son satisfactorios, situación que es grave, pues quiere decir que los certificados de conformidad no son confiables, creando dudas sobre el comportamiento del subsistema nacional de la calidad, y para aclarar esta situación es necesario que la SIC, como entidad de vigilancia y control, realice en mayor número y más frecuencia sus actividades de verificación sobre el cumplimiento del reglamento técnico como sobre los organismos evaluadores de la conformidad.

38

En Colombia existe limitada infraestructura para adelantar un número suficiente de campañas de vigilancia y control de reglamentos técnicos de manera efectiva, caso particular para el reglamento técnico de llantas neumáticas de uso en automotores, como puede verse por el número de campañas adelantadas por la SIC, por lo que el reglamento busca crear en el consumidor la suficiente cultura de exigencia de cumplimiento de reglamento técnico para que contribuya de alguna forma en el control de primera parte, situación que se traduciría en que el consumidor adquiera exclusivamente productos seguros y de esa forma minimizar el riesgo de accidentes vehiculares con lesionados o muertos al que esta expuesto, denunciando ante la entidad competente a aquellos comercializadores, importadores o fabricantes nacionales que estén comercializando llantas neumáticas que no demuestren cumplimiento del reglamento.

Uno de los objetivos legítimos planteado en el reglamento es la defensa de la vida de las personas, por lo que la medida a tomar será de alto impacto, razón por la cual, de acuerdo con los lineamientos del nuevo decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015), a partir del 5 de agosto de 2015 la demostración de la conformidad debe ser de tercera parte; sin embargo, el sector de autopartes está muy regulado en el mundo y puede dar origen a que el regulador acepte certificados del exterior previo cumplimiento de algunos requerimientos de acuerdo al OTC de la OMC.

Cabe la posibilidad de tomar como base el reglamento técnico para estos productos elaborado por el WP-29, o adoptar el texto como reglamento técnico colombiano, el cual estará armonizado con el existente en otros países que también lo hayan tomado para insertarlo en su reglamentación técnica nacional.

Impactos positivos:

Con la evidencia reunida el regulador analiza la posibilidad de ampliar el campo de aplicación a otras llantas que inicialmente no fueron contempladas pero que deben estar incluidas en el reglamento técnico, incorporar requisitos técnicos específicos que contribuyan en la defensa de los objetivos legítimos de país planteados en el reglamento o, eliminar aquellos que no contribuyan en el logro del objetivo, actualizar los ensayos contenidos en normas técnicas colombianas actualizadas por el ICONTEC o reglamentación técnica de otros países incluyendo la del WP-29 de la UNECE, y armonizar el reglamento con los de otros países preferentemente de aquellos con los cuales Colombia tenga acuerdos comerciales. El presente análisis de impacto que identificará la nueva medida o ausencia de la misma podría disminuir algunas cargas administrativas para los empresarios nacionales e importadores por considerarlas innecesarias y algunas cargas administrativas excesivas para el Estado, principalmente a las entidades de control.

39

Se estimulará la acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC- por parte de organismos que presten los servicios de evaluación de la conformidad con el reglamento técnico e incluso con norma técnica voluntaria, para este caso particular son los organismos certificadores y los laboratorios de ensayos únicamente, ampliando la oferta de cara al empresario, evitando crear monopolios, para que dichos organismos sean ágiles y estén en sana competencia cobrando un precio justo por los servicios prestados, obteniendo una infraestructura en el país tal que permita verificar de manera oportuna y suficiente las llantas neumáticas nacionales e importadas, asegurando que estén en el mercado solamente aquellas que den cumplimiento al reglamento y sean seguras para los consumidores, ya sean destinadas al mercado local o para exportaciones a otros países.

Serían destinados nuevos recursos para adelantar campañas de verificación de cumplimiento del reglamento técnico para llantas neumáticas, complementándose con otras medidas que tomen otros reguladores de la materia, se incentivaría a productores nacionales, importadores y comercializadores a cumplir la nueva medida generada por considerarla más acorde con la necesidad del país y distributiva entre todos los actores, y si es el caso obtener el respectivo certificado de conformidad, de manera que el consumidor pudiese tener suficiente oferta de producto seguro a precios justos. En el mercado se reduciría el número de llantas neumáticas de procedencia dudosa, baja calidad o imitaciones de producto certificado.

La actualización brinda la oportunidad de armonizar los requisitos exigidos en el reglamento técnico con los exigidos en los otros países, de forma tal que el fabricante nacional al cumplir con el reglamento técnico colombiano cumpla de forma automática con lo exigido en el país en el que tiene interés de comercializar su producto, o, tenga que incurrir en costos bajos para demostrar el cumplimiento de requisitos adicionales, facilitando el acceso a dicho mercado en forma competitiva, evitando que sea oneroso para el empresario colombiano, y de esa forma subsanar los obstáculos técnicos al intercambio comercial de dichos productos en otros países.

40

Será incrementado el nivel de cultura de la calidad en el consumidor nacional para que elija llantas neumáticas seguras sobre aquellas que no puedan demostrar esta condición que contribuyan a salvaguardar su vida, de forma independiente del precio, coadyuvando al control al no permitir la comercialización de productos que no cumplen reglamento técnico, pues cuenta con la herramienta de denuncia ante la SIC de aquellos productos que no cuenten con el certificado de conformidad, frenando la comercialización de aquellas llantas neumáticas que no lo tengan, pues se consideran inseguras, y castigando a los importadores, comercializadores o fabricantes nacionales que estén comercializando llantas neumáticas que no demuestren cumplimiento de la reglamentación técnica.

Al tener en el mercado mayor oferta de llantas neumáticas seguras se obtendrá un menor número de personas expuestas a riesgos de accidentes por mal funcionamiento de los llantas neumáticas, siendo también menores las solicitudes de atención médica necesaria por este tipo de eventos, lo que permitiría liberar recursos de los centros de atención médica y ser reorientados a otros sectores que los necesiten; de igual manera se comportarían las solicitudes de pago por pólizas de seguros por parte de las aseguradoras al tener menor número de reclamaciones por este tema y pagando menor valor por pago de seguros.

La calidad de las llantas neumáticas que ingresen al país permitirán que puedan ser reencauchadas posteriormente, para lo cual el usuario debe darle un uso de forma correcta, contribuyendo al mejoramiento del medio ambiente, dado que se evitará que lleguen al depósito un número importante de llantas al romper el ciclo de uso y desecho, pues la

alternativa de reencauchar la llanta prolonga la vida útil de la misma, logrando reencauchar la llanta hasta tres veces. Adicionalmente, el reencauche es más barato que comprar llantas nuevas, por lo tanto, es un ahorro importante para el usuario, sobre todo en llantas tipo 4.

Impactos negativos:

Al incluir nuevos requisitos se generan costos adicionales para el empresario o importador obligado a obtener el certificado de conformidad actualizado en razón a que debe verificar otros requisitos, y por ende, podría incidir en el aumento de precio de las llantas neumáticas de cara a los consumidores, lo que podría inducir al consumidor de menores ingresos a adquirir llantas neumáticas que no cumplen con el reglamento a menor precio, mercado que es abastecido de forma irregular, lo que pone en riesgo al consumidor y no permite defender el objetivo legítimo planteado en el reglamento. El nuevo reglamento por sí solo no sería efectivo, tendría que complementarse con una vigilancia más robusta que exige de las entidades de control mayor número de campañas de verificación, mayor frecuencia y mayor cobertura geográfica, que son costosas y difíciles de implementar por parte del Estado por la necesidad de cuantiosos recursos que por definición son escasos.

Se desactualiza de forma automática la acreditación de organismos de certificación y laboratorios de ensayos, razón por la cual, hasta tanto renueven su acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia- ONAC- en el nuevo reglamento técnico no se contaría con infraestructura para verificar y demostrar el cumplimiento de reglamento técnico, siendo necesario utilizar disposiciones supletorias como la autodeclaración de conformidad, caso en el cual se disminuye el grado de confianza de los consumidores hacia el Estado por no ser un tercero quien certifica la conformidad con reglamento técnico sino una certificación por parte de los mismos importadores y fabricantes nacionales. Algunos importadores responsables darán cabal cumplimiento al reglamento técnico, aun demostrando la conformidad con una autodeclaración, pero a la vez, aparecen importadores que aprovechan la oportunidad e ingresarán al país llantas de mala calidad, cumpliendo con el reglamento con una conformidad documental a través de una autodeclaración, pero a la hora de verificar la calidad de las llantas en el laboratorio de ensayos los resultados pueden no ser satisfactorios, situación no deseada por el gobierno, pues de esta forma no se daría cumplimiento al objetivo de defender la vida de las personas.

Este cambio de escenario puede ser interpretado por algunos empresarios como un cambio en las reglas de juego, que podría desestimular la inversión extranjera proyectada o que se encuentre en una etapa temprana de realización, pues, el cambio en las reglas iniciales se puede traducir como un estadio de inestabilidad jurídica.

Aunque no se creará un obstáculo técnico innecesario al comercio, ya que la actualización del reglamento técnico se hará cumplimiento lo establecido en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC de revisar los reglamentos técnicos cuando las situaciones que le dieron origen cambien o desaparezcan y a compromisos adquiridos por Colombia en los diferentes acuerdos comerciales, sí podría crear traumatismos puntuales en la comercialización de llantas porque puede incrementarse el tiempo necesario para obtener de un tercero el respectivo certificado de conformidad por parte de importadores y productores nacionales.

La actualización del reglamento técnico le crea cargas administrativas al regulador, pero posiblemente a las empresas se las disminuya. En caso contrario, algunas firmas podrían considerar dichas cargas administrativas adicionales como injustificadas tomando la decisión de cerrar esa línea de negocio, creando desempleo y posiblemente desabastecimiento de llantas neumáticas en el mercado, razón por la cual, la actualización del reglamento debe tener claridad sobre la aplicación del principio de proporcionalidad entre la problemática identificada y el procedimiento de evaluación de la conformidad, de igual manera con el principio de trato nacional.

42

Debido al tamaño de la muestra que fue testeada por el laboratorio acreditado en el reglamento, puede decirse que no es concluyente que la mayoría de las llantas que se comercializan en el país no tengan buen desempeño, pero deja dudas en el regulador, pues si dichas llantas contaban con certificado de conformidad y no aprueban los ensayos exigidos en dicho reglamento, poniendo en riesgo la vida de las personas, no deberían estar en el mercado para su comercialización hasta que demuestren lo contrario, por lo que surge la pregunta: ¿De qué forma obtuvieron dicho certificado de conformidad?. Estos casos deben ser reportados a la entidad de control para que adelante el proceso de investigación, y si es el caso no permita la comercialización de esas llantas, y los importadores o fabricantes nacionales junto con los organismos certificadores que expidieron los respectivos certificados de conformidad sean llamados a responder por esta anomalía.

En resumen, para fabricantes nacionales e importadores de llantas neumáticas posiblemente se crearán costos marginales, que deben internalizar, por los siguientes ítems: obtención del certificado de conformidad con el nuevo reglamento técnico, utilización del laboratorio de ensayos para la verificación de los nuevos requisitos y certificación de tercera parte. Sin embargo, parte de los mismos podrían ser asumidos por el consumidor, quien preferirá pagar un adicional al precio del producto a cambio de la certeza de que el producto que esta adquiriendo tendrá un buen desempeño y salvaguardará su vida como usuarios de vehículos y de los peatones.

Opción 2: Normalización voluntaria de productos con campañas de difusión:

Un elemento fundamental en la elaboración, actualización y emisión de Normas Técnicas Colombianas -NTC- debe ser la incorporación de Normas Internacionales, o sus elementos pertinentes, generando compatibilidad o armonización con normativas técnicas de otros países, facilitando el libre intercambio de mercancías en general, que incluye las llantas neumáticas.

Las normas técnicas son de cumplimiento voluntario, es decir, los fabricantes eligen si desean cumplirlas o no, dependiendo de la existencia de algún incentivo para su cumplimiento, como es el caso de su exigencia para alguna licitación pública o porque el consumidor exija el cumplimiento de algún estándar para realizar su compra. El regulador desea crear ese incentivo en el consumidor, mediante campañas de información sobre las ventajas de adquirir productos que cumplan referentes técnicos sobre aquellos que no lo hacen, para que a la hora de adquirir éstos productos prefiera aquellos que cuenten con el certificado de conformidad con alguna norma técnica, preferentemente la NTC, por considerarlos seguros para él como usuario, desechando aquellos que no cuenten con esta certificación.

43

Impactos positivos:

El amplio y constante cubrimiento de la seguridad en las campañas de difusión permitirá afianzar la aprehensión por los consumidores sobre los peligros, riesgos, precauciones y correcto uso de llantas neumáticas, sin embargo, el cumplimiento de este objetivo es directamente proporcional al grado de cubrimiento sobre la seguridad entre los consumidores.

No se generarán cargas administrativas para los regulados, al contrario se verán disminuidos algunos costos por desmontar el reglamento técnico vigente, razón por la cual se espera que el precio para los consumidores de las llantas neumáticas disminuya, pues el nuevo escenario contempla la obtención de un certificado de conformidad con norma técnica de forma voluntaria en lugar de obtenerlo con reglamento técnico de forma obligatoria, elimina la obligación de obtener el registro ante la SIC y de pasar por la VUCE para visto bueno de la misma SIC por cumplimiento de reglamento técnico.

Se creará cultura de uso seguro de productos al exigir la certificación de conformidad para su adquisición, y facilitará la vigilancia y control puesto que inducirá al consumidor a favorecer el producto que presente dicho certificado desechando los que no lo tienen. Facilitará la acción de los entes de control, vía lo preceptuado en el Estatuto del Consumidor contenido en la Ley 1480 de 2011, que reacciona a las quejas y demandas que presenta el

usuario ante la SIC, siendo más efectivo el control pues se actúa como consecuencia de una queja concreta.

Por tener un manual de buenas prácticas de normalización, la entidad normalizadora colombiana (ICONTEC) cuenta con una herramienta que le permite elaborar normas técnicas con referente internacional, ajustadas a lo que el sector productivo necesita y posiblemente armonizada con normas técnicas de otros países, facilitando el comercio internacional, permitiendo a los fabricantes nacionales llegar a mercados extranjeros en forma competitiva.

El mercado tendrá menos intervención del Estado en su funcionamiento y se autorregulará, lo cual le permitirá ser más transparente, creando sus propias reglas para su funcionamiento, situación que es la más eficiente de cara al consumidor y será palpable a través del precio de las llantas neumáticas.

Las campañas de información para los diferentes actores, principalmente los consumidores, tendrán que ser adelantadas principalmente por el Estado sin detrimento de que el sector privado lo haga por iniciativa propia, en las cuales se informe sobre los peligros y el riesgo al que están expuestos por el uso de llantas neumáticas en automotores, cobrando eficacia en la medida que quienes reciben la información la encuentren de utilidad, de esa forma, con el consumidor enterado de los riesgos presentes en el uso de llantas neumáticas en los automotores optarán por adquirir productos seguros, obteniendo un buen desempeño de las llantas y disminuyendo el número de accidentes donde se vean involucrados los automotores con lesionados o muertos, y el Estado logrará el objetivo planteado que es la defensa de la vida de las personas.

44

Las empresas que opten por obtener el certificado de conformidad con norma voluntaria podrán obtener el beneficio marginal de ampliar su mercado, local o extranjero, siempre y cuando el consumidor este educado en este sentido y prefiera adquirir aquellas llantas neumáticas con certificado de producto por considerarlas seguras, de forma independiente del precio.

Las campañas de socialización deben aclarar que al momento de adquirir llantas neumáticas deben tenerse en cuenta factores adicionales al precio, como las características técnicas de las llantas neumáticas que las hagan seguras, con el fin de mitigar aquellos riesgos para el consumidor generados por su uso de forma incorrecta, y de igual forma, el uso correcto de las mismas con el fin de poder utilizar posteriormente el reencauche de sus llantas, logrando de esta forma contribuir con el mejoramiento del medio ambiente, disminuir sus costos de operación al postergar la adquisición de llantas nuevas y, facilitar el cumplimiento de los planes posconsumo que tienen que cumplir los fabricantes nacionales e importadores en cumplimiento de normativa expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Impactos negativos:

Las campañas de difusión requeridas para que la medida sea eficaz y eficiente podrían resultar costosas para el Estado, en recursos como dinero y horas/hombre necesarias para esta tarea. Además, es posible que la difusión no llegue a zonas apartadas o rurales, en donde el riesgo se podría materializar con mayor incidencia y frecuencia.

El número de campañas de vigilancia y control en el mercado podrían disminuir, en razón a la limitante que la SIC solo podrá actuar en aquellos eventos en que los consumidores presenten denuncias al amparo del Estatuto del Consumidor; sin embargo, ya que esta situación presupone la designación de inspectores calificados, investigadores y profesionales, acarrea incrementar infraestructura técnica para control y su correspondiente costo. Además, conseguir este recurso calificado conlleva tiempo, durante el cual los consumidores estarán expuestos al riesgo por no contar con llantas neumáticas avaladas con un certificado de conformidad, consideras no seguras, pues algunos pondrán en el mercado llantas no seguras incrementando el riesgo de sufrir lesiones por mal desempeño de las llantas. En este caso la certificación de desempeño emitida por la casa matriz no será válida como certificado de conformidad con norma técnica.

45

Es evidente que en Colombia aún no se ha generado la suficiente cultura de adopción de normas técnicas en forma voluntaria ni por los empresarios ni por los consumidores, por lo cual, al quitar del ordenamiento jurídico el reglamento técnico de cumplimiento obligatorio los empresarios pueden optar por desistir de obtener el certificado de conformidad de producto por considerarlo un costo innecesario, retrocediendo en el nivel de confianza del consumidor a la hora de adquirir una llanta neumática, pues al encontrar en el mercado llantas neumáticas certificadas y no certificadas no tendrá la certeza de cual es la real diferencia, optando por no adquirir un producto seguro lo que le generará la sensación de estar desamparado por el Estado.

Algunos fabricantes nacionales e importadores podrán aprovechar la oportunidad para comercializar productos considerados no seguros por no contar con certificados bajo alguna norma técnica, teniendo en cuenta que el mercado no impone ningún requerimiento técnico para comercializarlas, poniendo en el mercado producto de dudosa calidad y a bajo precio, aumentando la posibilidad de materializarse el riesgo de comprometer la vida de las personas que adquieran estos productos por ocurrencia de accidentes automovilísticos; en este caso se materializa el fallo de mercado de asimetría de información con clara desventaja para el consumidor.

Opción 3: Derogar Reglamentación Técnica:

En esta opción, el regulador toma la decisión de derogar la reglamentación técnica existente, en consecuencia de que verificada la información consultada se encuentra que dicha regulación no tiene impacto en la mitigación de la problemática identificada; es decir, el reglamento técnico no logra el objetivo propuesto de salvaguardar la vida de las personas, creándole al empresario cargas administrativas innecesarias, ya sea éste fabricante nacional o importador.

La información disponible permite obtener datos de varios años, para algunos de los cuales se observa una disminución de accidentes automovilísticos, sin embargo, en este caso no es concluyente que ese decrecimiento sea consecuencia directa del reglamento técnico, siendo más bien consecuencia de la normativa adicional vigente expedida por otras entidades que regulan el tema, por lo que se procede a derogar la medida. No obstante, de acuerdo con los datos obtenidos tampoco permite llegar a la conclusión de que este comportamiento decreciente de los accidentes vehiculares están desligados de la exigencia del reglamento técnico.

46

Impactos positivos:

Al derogar la medida quedarán sin fundamento los trámites y costos creados para su cumplimiento, lo que se traduce en un ahorro de recursos para los fabricantes nacionales e importadores, de igual manera para la SIC y la DIAN como entidades de vigilancia y control, entidades que al quedar exonerados de realizar actividades de vigilancia y control de cumplimiento del reglamento técnico podrán liberar los recursos y destinarlos para otros asuntos que lo requieran. Además, serían más expeditos los procesos de importación a Colombia de llantas neumáticas, así como la puesta en el mercado para su comercialización, ya sean de fabricación nacional e importada.

El poner en el mercado colombiano llantas neumáticas será fácil, bastará con disponer el producto en los canales de distribución; razón por la cual, el regulador esperará que el precio al consumidor disminuya, ya que fabricantes nacionales como importadores no incurrirán en el costo de obtener el certificado de conformidad con reglamento técnico, bajando el costo total de producción y trasladando este beneficio al consumidor.

Impactos negativos:

Al derogar la medida por parte del Estado se perderá la oportunidad de mejorar la calidad de los datos estadísticos con los que cuenta el país de obtener datos reales que sirvan para un mejor análisis de medidas a tomar por parte del Estado en el futuro, que contribuyan a la

disminución de mortalidad y morbilidad de personas originadas por accidentes vehiculares, en este caso particular por aquellos accidentes originados por mal desempeño de las llantas neumáticas.

Al no exigir requerimiento alguno a las llantas neumáticas pueden colocarse en el mercado colombiano todas las calidades de producto, desde aquellas que cumplen estándares técnicos hasta aquellas que no dan cumplimiento a ninguno de ellos, y la competencia se daría exclusivamente vía precio, este nuevo estadio originará que en Colombia puedan adquirirse llantas neumáticas de mala calidad cuyo desempeño no sea seguro, en particular por los consumidores de bajos ingresos por sus bajos precios, poniendo en alto riesgo a la población en general, ya que en caso de accidentes originados por mal desempeño de las llantas se verían involucrados los ocupantes de los vehículos como también los transeúntes. Dado que no es posible asegurar un mínimo de calidad en las llantas que permitan un desempeño adecuado en los vehículos podría derivar en el incremento del número de accidentes vehiculares con incremento también de lesionados y muertos.

El consumidor colombiano aún no ha interiorizado la cultura de la calidad y en el momento de adquirir llantas neumáticas nuevas lo hace teniendo en cuenta solamente el precio, en detrimento de su seguridad pues no verifica cumplimiento de estándares técnicos, y al tener en el mercado llantas de un amplio rango de calidades desde mala hasta premium para escoger podría ser conducido a adquirir precisamente las de mala calidad, lo que aumenta la posibilidad de sufrir accidentes vehiculares con muertos o lesionados graves, lo que es a claras luces un retroceso en la defensa de la vida de las personas, en contravía con lo mostrado en estudios sobre el tema que recomiendan a los gobiernos no derogar las medidas existentes para vehículos, sino por el contrario tomar medidas articuladas y mejor analizadas dirigidas a proteger al consumidor.

En lo relativo al reencauche se puede mencionar que al derogar la medida ya no debe dar cumplimiento a ninguna exigencia técnica, en consecuencia, queda a disposición del consumidor si lo debe realizar y donde lo puede hacer, por lo tanto, teniendo en cuenta que el consumidor promedio colombiano no cree en el reencauche la probabilidad de que lo haga es escasa, y más escaso aún es que lo haga en centros que cumplan la norma colombiana sobre reencauche. Aquellas firmas de reencauche que actualmente realizan procesos técnicos adecuados de reencauche en cumplimiento del reglamento técnico dejarán de hacerlo dado la inexistencia del reglamento, lo cual podría redundar en disminución de la calidad del mismo. Todo lo anterior impacta de manera negativa el medioambiente, pues las llantas después del primer uso estarían siendo arrojadas a los botaderos, de una parte porque el consumidor no usa en reencauche y por otra parte porque llegarán al mercado colombiano llantas que no permitan el reencauche, imposibilitando prolongar su vida útil, ya que es posible reencaucharlas hasta tres veces durante su vida útil,

de esa forma se incrementa el número de llantas que son desechadas y que llegan a los botaderos.

SECCIÓN VI

SELECCIÓN DE LA MEDIDA

Para seleccionar la medida más apropiada para el presente caso, se llevará a cabo un análisis de costo-beneficio; sin embargo, de forma adicional se revisará la eficiencia y eficacia para cada una de las opciones contempladas, aquella que arroje como resultado mayores beneficios con menores costos, y que sea eficiente y eficaz en la mitigación de la problemática identificada será la medida a implementar.

En el análisis cuantitativo que se hace, de eficiencia y la eficacia de cada opción contemplada se tiene como punto de partida los impactos analizados anteriormente, así como las ventajas, desventajas, alcance, viabilidad y legalidad de cada una de las opciones, con la información obtenida a través de la etapa de consulta previamente descrita realizada con fabricantes nacionales, importadores, gremios, entidades de vigilancia y control, distribuidores, consumidores, laboratorio de ensayo y el estudio entregado por el ICONTEC en 2013.

49

Para el análisis fue necesario estimar la reducción de accidentes o muertes lograda con cada una de las medidas planteadas junto con el objetivo propuesto, con el listado de impactos en cada una de las variables se hacen los cálculos de los costos y también de los beneficios obtenidos en cada propuesta para realizar la relación costo-beneficio, que posteriormente permitirá obtener una clasificación de las alternativas; además, se lleva a cabo el análisis de la eficacia y eficiencia para cada propuesta, consecuentemente se puede identificar la mayor relación de costo-beneficio permitiendo decidir cuál es la mejor propuesta, bien sea una opción en particular o la combinación de varias de las opciones inicialmente planteadas.

Para hacer el seguimiento y poder establecer de forma ex post el cumplimiento del objetivo planteado en el presente AIN es necesario contar con una línea base, para lo cual con los datos obtenidos es establecida, se tienen en cuenta principalmente los datos de accidentalidad de vehículos suministrados por la entidad oficial junto con los datos suministrados por el laboratorio de ensayos acreditado, entidades de vigilancia y control, gremios y estudios específicos del sector, estatales y privados, nacionales y de otros países sobre cumplimientos de reglamentos técnicos vigentes.

Sin embargo, ya que no es posible determinar con certeza eventos futuros es necesario realizar pronósticos de accidentes, número de personas lesionadas o muertas, pagos de

primas por seguros por muertes cuya causa pueda inferirse el mal desempeño de las llantas neumáticas en los automotores o por lo menos en los accidentes donde estén involucrados los automotores, y se estimarán las proyecciones de acuerdo con los comportamientos y tendencias mostradas por cada una de las variables analizadas.

El costeo y cálculo de los beneficios de cada ítem se realiza teniendo como base los siguientes parámetros: el horizonte de la evaluación será de cinco (5) años, durante los cuales se hará seguimiento a la medida y al final del periodo se verificará el cumplimiento de la meta propuesta, teniendo en cuenta la situación actual basada en la evidencia y estimando sus valores futuros apoyados en los datos y sus tendencias. Se tienen en cuenta los valores para los consumidores vía precios, el costo de la obtención de los certificados de conformidad por parte de los fabricantes nacionales e importadores, tarifas de los organismos de certificación, valores pagados por primas de seguros por parte de las aseguradoras, tarifas de ensayos de laboratorios de ensayos y los valores de los recursos del Estado que serán utilizados, representado por: la entidad reguladora y entidades de vigilancia y control, como también los costos de obtener la acreditación por parte de organismos evaluadores de la conformidad. Para poder comparar estos valores, tanto los beneficios como los respectivos costos se deben llevar a una base común, por lo que se hace con precios constantes de 2013 en pesos colombianos.

50

Para la primera alternativa, identificada como la opción cero (0), que establece el mantenimiento del reglamento técnico vigente para llantas neumáticas tal como se encuentra actualmente, fueron calculados los siguientes costos: para las empresas: la obtención del certificado de conformidad, ensayos en laboratorios acreditados, proceso de importación; para los organismos evaluadores de la conformidad: obtención y actualización de la acreditación ante el ONAC; para el Estado: las indemnizaciones por muerte y la atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas, valoración por la muerte de personas en edad productiva, las campañas de vigilancia de la SIC; y para los consumidores el valor de adquisición de las llantas.

De forma separada, se hacen cálculos de los beneficios para la sociedad obtenidos con esta medida, representados en el ahorro de valores pagados por atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes que se evitaron ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas y, la inserción de competitividad al sistema por las muertes evitadas de personas en edad productiva, esto hace que se incremente la competitividad del país mejorando sus indicadores, así como la prevalencia de la vida y bienestar de los consumidores.

Con todos los datos obtenidos se hace un sencillo análisis de costo-beneficio tal como fue explicado anteriormente.

En cuanto a la eficiencia y eficacia de la medida se encuentra que ha mostrado ser eficaz pero no eficiente por las siguientes razones: las normas técnicas colombianas en las que esta basado ya son obsoletas ya que han tenido por lo menos una actualización, originando algunos inconvenientes para realizar los ensayos en el laboratorio y posteriormente obtener el certificado de conformidad por parte de los interesados en obtener los certificados de conformidad, pues se verifica el producto con una versión de la norma y se obtiene el certificado con otra diferente; por su parte, los organismos de control cuando realizan su labor encuentran que algunas normas técnicas del exterior consideradas equivalentes por el reglamento no cuentan con todos los ensayos contemplados en las NTC, como es el asentamiento de la pestaña, prestándose a tener diferentes interpretaciones del reglamento lo que dificulta las importaciones, y de forma parecida se tiene disparidad de criterios por los organismos de certificación acreditados al aplicar los esquemas de certificación, y los consumidores desconocen aún el uso real del certificado de conformidad optando por adquirir productos sin el certificado de conformidad en un mercado no legalizado a precios más bajos comparados con los de las llantas que cuentan con dicho certificado.

Para la segunda alternativa, identificada como opción uno (1), que establece la actualización del reglamento técnico para llantas neumáticas, fueron calculados los siguientes costos: para las empresas: la obtención del certificado de conformidad, ensayos en laboratorios acreditados, proceso de importación; para los organismos evaluadores de la conformidad: obtención y actualización de la acreditación ante el ONAC; para el Estado: las indemnizaciones por muerte y la atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas, valoración por la muerte de personas en edad productiva, las campañas de vigilancia de la SIC; para el regulador el recurso para elaborar y expedir la actualización del reglamento técnico para llantas neumáticas; y para los consumidores el valor de adquisición de las llantas.

De forma separada, se hacen cálculos de los beneficios para la sociedad obtenidos con esta medida, representados en el ahorro de valores pagados por atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes que se evitaron ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas y, la inserción de competitividad al sistema por las muertes evitadas de personas en edad productiva, esto hace que se incremente la competitividad del país mejorando sus indicadores, así como la prevalencia de la vida y bienestar de los consumidores.

Con todos los datos obtenidos se hace un sencillo análisis de costo-beneficio tal como fue explicado anteriormente.

En cuanto a la eficiencia y eficacia de la medida se encuentra que muestra ser eficaz y eficiente, dado que las normas técnicas en que se basará estarán actualizadas para que los

laboratorios de ensayos acreditados tengan la suficiente claridad al adelantar los ensayos en las llantas objeto de reglamento técnico, se dará más claridad al texto para evitar que las entidades de control tengan diferentes interpretaciones del reglamento, unificará criterios de los organismos de certificación acreditados al aplicar los esquemas de certificación, y eliminará aquellas cargas administrativas consideradas innecesarias para los fabricantes nacionales, importadores, organismos certificadores y entidades de vigilancia y control, se incentiva a laboratorios de ensayos a obtener la acreditación para que den apoyo a la evaluación de la conformidad del reglamento y de esa forma ampliar la oferta, minimizando los fallos de mercado de asimetría de información y creación de monopolios.

El nuevo reglamento técnico deberá estar acorde con lo señalado en el nuevo decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015), dará cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC; así mismo, se solicitará a la Superintendencia de Industria y Comercio, en su calidad de entidad de vigilancia y control, aumentar la frecuencia de las campañas de verificación de cumplimiento de éste reglamento técnico, con el fin de complementar las verificaciones documentales que realiza con la verificación en laboratorios del cumplimiento de los requisitos técnicos tomando muestras de las llantas en el mercado, o en los sitios de almacenamiento, incluso en las mismas fábricas nacionales.

52

Para la tercera alternativa, identificada como la opción dos (2), que establece el fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos con incremento de campañas de difusión, fueron calculados los siguientes costos: para las empresas: la obtención del certificado de conformidad, ensayos en laboratorios acreditados; proceso de importación; para los organismos evaluadores de la conformidad: obtención y actualización de la acreditación ante el ONAC que se considera nulo debido a la falta de cultura de cumplimiento de normas técnicas por parte del empresariado nacional; para el Estado: las indemnizaciones por muerte y la atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas, valoración por la muerte de personas en edad productiva, las campañas de vigilancia de la SIC; y para los consumidores el valor de adquisición de las llantas.

No obstante de tener claridad que las normas técnicas son de carácter voluntario, quienes deseen presentar al consumidor el elemento diferenciador de cumplimiento de norma técnica deberán obtener un certificado de conformidad de un organismo certificador acreditado o un sello de calidad; por lo tanto, se deben incluir los costos calculados de obtener la acreditación por parte de organismos de certificación y laboratorios de ensayos como el de obtener el certificado de conformidad o sello de calidad, pero por lo explicado anteriormente se considera despreciable, el valor de la atención por parte del sistema hospitalario de los lesionados por accidentes ocasionados por mal desempeños de las llantas neumáticas, los costos de indemnización para los usuarios fallecidos, los costos de

seguros para los accidentados y, los costos de las campañas de difusión que se adelanten por parte del Estado.

Los datos de beneficios son una estimación, pues no es posible determinar con certeza la cantidad de lesionados y muertos; sin embargo, se basa en la tendencia mostrada hasta ahora por los indicadores obtenidos, a nivel nacional y como parámetros algunos internacionales.

En este punto, es importante tener en cuenta por parte del regulador es que en Colombia se tiene poca motivación para cumplimiento de la calidad voluntaria por parte de fabricantes nacionales e importadores como consecuencia de tener consumidores poco educados en el tema de la calidad y la escasa inclinación que tiene la sociedad para presentar quejas ante la entidad competente, ya sea por desconocimiento de las normas que los protegen o sencillamente por inactividad, por lo que la probabilidad de que los primeros decidan obtener un certificado de conformidad con norma técnica o sello de calidad es casi nula, optando por no obtenerlo ya que no es limitante para comercializar sus productos, y dado que no habría medida de carácter obligatoria que exija un mínimo de calidad para las llantas será posible comercializar cualquier calidad de producto, incluyendo aquellos que no cumplan algún referente técnico y sean de mala calidad, situación que conllevaría a incrementar el nivel de riesgo para los consumidores en lugar de minimizar la problemática encontrada, esta situación estaría claramente en contravía del interés nacional de aminorar los lesionados y muertos por causa de accidentes de los automotores, por lo que el número de muertos tendrá un comportamiento creciente, disminuyendo la competitividad país.

53

Con todos los datos obtenidos se hace un sencillo análisis de costo-beneficio, como en las dos alternativas anteriores.

En cuanto a la eficiencia y eficacia de la medida se encuentra que muestra ser eficiente en el grado en que es el mismo mercado el que se autorregule y el Estado no tiene que interferir; sin embargo, la medida no será eficaz en Colombia, ya que por ser de carácter voluntario el cumplimiento de normas técnicas, existe una alta probabilidad de que se optará por no asumir el costo de obtener una certificado de conformidad o sello de calidad, originando una situación donde el consumidor queda sin la información necesaria para determinar si el producto que adquiere puede ser considerado seguro o no, aumentando la probabilidad de tener un accidente, incrementando también los costos por los lesionados que tendrá que atender el sistema hospitalario, incremento en los pagos de pólizas de seguros por personas lesionadas o muertas por accidentes automovilísticos, pérdida de competitividad por parte del Estado que incluye la valoración de la vida de las personas, no permitiendo lograr el objetivo propuesto de interés del Estado de minimizar la problemática encontrada en el presenta AIN.

Adicionalmente, los consumidores nacionales aún desconocen sus derechos contemplados en el Estatuto del Consumidor, razón por la cual, no presentarán reclamaciones o serán pocas en los eventos en que sean engañados por adquirir productos no considerados seguros, pues no serán capaces de distinguir los productos seguros de los que no lo son evidenciando claramente una asimetría de información.

Algunos importadores y fabricantes nacionales pondrán en el mercado llantas de mala calidad, ya que se permite comercializar cualquier calidad de producto, poniendo en riesgo a la población en general, aumentando la probabilidad de sufrir accidentes automovilísticos por mal funcionamiento de las llantas, situación no deseada por el Estado, quien ha obtenido algunos resultados positivos con el reglamento técnico vigente en conjunto con medidas que han tomado otras entidades que regulan los medios de transporte.

Y para la cuarta alternativa, identificada como la opción tres (3), que establece la derogatoria de la reglamentación técnica existente, fueron calculados los siguientes costos: para el Estado: las indemnizaciones por muerte y la atención por parte del sistema hospitalario nacional de lesionados por accidentes ocasionados por los vehículos y que pueden extrapolarse a las llantas neumáticas, valoración por la muerte de personas en edad productiva, y para los consumidores redundará en disminución del precio de las llantas. Sin embargo, al no tener este requerimiento los costos asociados a su cumplimiento desaparecen, pero aumenta la posibilidad del riesgo de sufrir accidentes donde se vean involucrados automotores, ya sea como peatón o como pasajero del vehículo, lo cual incrementa los costos de atención a lesionados por parte del sistema hospitalario, el pago de indemnizaciones de seguros por personas fallecidas; para el Estado se verá reducido el costo de vigilancia y control por no existir medida a controlar, pero debe emplearse recursos para fortalecer el sistema hospitalario.

54

Con todos los datos obtenidos se hace un sencillo análisis de costo-beneficio, como en las alternativas anteriores.

En lo relacionado con la eficiencia y eficacia de la medida, como en el caso anterior, en esta alternativa se encuentra que en Colombia no existe una cultura arraigada de cumplimiento de la calidad por parte de los fabricantes nacionales e importadores, los costos de indemnización por concepto de usuarios fallecidos o lesionados, los costos de las primas pagadas por concepto de seguros para los accidentados, el costeo por pérdida de competitividad del país ocasionada por las muertes o lesiones permanentes de las personas y, los números de accidentes donde estén involucrados automóviles se incrementarían, debido a que en el mercado colombiano podrían comercializarse llantas neumáticas de baja o nula calidad, que se pueden encontrar a precios más bajos comparados con los de llantas que cuenten con alguna certificación de calidad, y dado que los consumidores nacionales no han desarrollado la capacidad de diferenciar aquellas llantas seguras de aquellas que

ponen en peligro su bienestar terminarán adquiriendo llantas de baja calidad por su precio más bajo, que tendrán mal desempeño y originen accidentes con lesionados o muertos, esto significa para el Estado una pérdida de competitividad, pues pierde individuos que pueden aportar al sistema productivo del país, y al valorar esta pérdida se encuentra que es un valor significativo.

Con los datos monetizados de las relaciones de costo - beneficio para cada una de las opciones, se procede a elegir aquella que presente la más alta relación, y de forma complementaria se tiene en cuenta tanto la eficiencia como la eficacia de cada una de las alternativas.

Finalmente, se encuentra que la mejor alternativa para mitigar la problemática identificada es la identificada como opción uno (1) que es la Actualización del reglamento técnico.

SECCIÓN VII

MONITOREO Y EVALUACIÓN

Esta medida regulatoria propuesta designará para su control y vigilancia a: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN- en relación con la importación de llantas neumáticas y, Superintendencia de Industria y Comercio -SIC- para las llantas neumáticas que estén en los sitios de venta y listas para su comercialización, ya sean de fabricación de nacional o importadas, de igual forma para el servicio del reencauche de llantas neumáticas.

La actualización del reglamento técnico aplicará a las llantas neumáticas de uso en automotores, nuevas como reencauchadas en el territorio nacional y serán consideradas seguras aquellas que cuenten con certificación de conformidad que demuestre el cumplimiento del reglamento técnico; aquellas llantas que no cuenten con dicho certificado serán consideradas no seguras y no podrán ser comercializadas en Colombia. Para las llantas objeto de reencauche, éste debe hacerse en el país, pues no se permite importación de éste tipo de llantas en cumplimiento del convenio automotor vigente; sin embargo, las llantas reencauchadas deberán demostrar cumplimiento de reglamento técnico mediante un solo certificado, variando la situación actual de obtener dos certificados de conformidad, uno para el producto y el restante para el proceso de reencauche.

56

La demostración de la conformidad con el reglamento técnico para llantas nuevas como para reencauchadas será mediante un certificado de conformidad de tercera parte, teniendo en cuenta el riesgo alto identificado en el presente AIN para éstos productos y en cumplimiento del decreto 1471 de 2014 (decreto 1074 del 26 de mayo de 2015) por el cual se reorganiza el Subsistema Nacional de la Calidad. En consecuencia, se requiere que sean llevados a cabo la totalidad de los ensayos de laboratorio que permitan verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el reglamento para que posteriormente sea emitido el respectivo certificado de conformidad, en ausencia de algún requisito no será posible obtener el certificado de conformidad. La excepción será cuando exista un ARM y el regulador acepte como equivalentes los reglamentos técnicos de otros países o cuando no existan organismos de evaluación acreditados y deban aplicarse las medidas supletorias que contemple el reglamento.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberá llevar a cabo campañas de difusión del nuevo reglamento técnico expedido, para darlo a conocer a los fabricantes nacionales, importadores, comercializadores, gremios, asociaciones y especialmente a los consumidores a quienes deberá hacerles más énfasis; así mismo, deberá socializarlo entre

laboratorios de ensayos, organismos de certificación, organismo nacional de acreditación, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y, Superintendencia de Industria y Comercio, como entidades de apoyo al reglamento técnico, para que lo conozcan y puedan realizar sus funciones de manera efectiva. En especial, se informará a los consumidores sobre los riesgos inherentes al uso de las llantas neumáticas de uso en automotores cuando no se instalan correctamente o cuando son utilizadas en condiciones diferentes para las que fueron diseñadas, y la manera como el reglamento técnico ayuda a minimizar dichos riesgos, y por ende, la importancia de adquirir llantas neumáticas que tengan el certificado de conformidad.

Sin embargo, es necesario hacer énfasis en el tema de las llantas reencauchadas, pues en el reglamento técnico se considera que tienen un desempeño similar a las llantas nuevas siempre y cuando el reencauche se haga de manera idónea y en sitios idóneos, siendo posible reencauchar varias veces una llanta durante su vida útil siguiendo varios lineamientos en el uso correcto de las mismas, contribuyendo de esa forma al mejoramiento del medio ambiente. Es claro que el reencauche debe hacerse de forma técnica e idónea y debe hacerse en sitios autorizados para tal fin, que puedan demostrar el cumplimiento de algún referente técnico, aunque por ahora no se considere necesario exigir competencias técnicas a aquellas personas que realizan el servicio de reencauche en razón al impacto que podría tener en la variable empleo, el cual aún no ha sido calculado.

57

Por su parte, se solicitará a los organismos de control y vigilancia del reglamento técnico: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y Superintendencia de Industria y Comercio, incrementar sus campañas de vigilancia y control del cumplimiento del reglamento técnico en el marco de sus competencias, para evitar que lleguen al mercado llantas que no demuestren su cumplimiento, aumentando la oferta de llantas neumáticas que cuenten con el respectivo certificado de conformidad consideradas seguras para que sean éstas las que adquieran los consumidores, al igual, que a futuro se pueda aplicar lo contemplado en el proyecto de ley anticontrabando.

De forma independiente, asociaciones y consumidores en general pueden realizar sus campañas de difusión sobre los riesgos que presentan las llantas neumáticas cuando no se instalan correctamente, se usan de forma correcta o se adquieran sin que cuenten con su respectivo certificado de conformidad.

Se deberán obtener datos sobre los accidentes, número de lesionados que son atendidos por el sistema hospitalario, muertes ocasionadas por mal desempeño de las llantas neumáticas, con el objeto de monitorear el impacto que tiene el reglamento técnico sobre la problemática identificada, durante el transcurso del horizonte propuesto (5 años), al final de este periodo debe hacerse una comparación de los datos con la línea base definida en el presente AIN, de esa forma determinar si se alcanza la meta, o caso contrario, deberán

tomarse acciones correctivas para alcanzarla, sin detrimento de que anualmente se revise de forma parcial el comportamiento de los datos. De esta forma se podrá determinar si la medida es realmente efectiva, necesita ajustes para alcanzar la meta propuesta o definitivamente es necesaria otro tipo de medida que reemplace la reglamentación técnica. Esta solicitud se presentó ante la naciente entidad Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad adscrita al Ministerio de Transporte, para que genere las estadísticas necesarias que contempla el presente AIN.

Un participante relevante en este proceso es el consumidor como entidad de control, para esto se debe crear conciencia en los consumidores de los beneficios que obtiene por exigir el certificado de conformidad para las llantas que adquiere, pues detrás del documento se encuentra una infraestructura organizada por el Estado para su seguridad, y si tiene conocimiento de situaciones anómalas pueda denunciarlas ante la Superintendencia de Industria y Comercio, entidad que recibirá estas denuncias y actuará en coordinación con las demás entidades que tienen competencia sobre la vigilancia y control de cumplimiento de reglamentos técnicos, Estatuto del Consumidor y normativa sobre transporte.

Finalmente, el seguimiento en el cumplimiento de la meta debe hacerse por parte del gobierno de manera continua, y estará en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo como entidad reguladora, o aquella que regule el tema a futuro por competencias legales, verificando en el horizonte planteado de cinco años el cumplimiento de la meta, en caso afirmativo deberá analizar en ese momento si flexibiliza la medida, o explora la posibilidad de derogarla, y en un estadio intermedio modificar la medida regulatoria en lo pertinente para alcanzar la meta.

58

ANEXOS

59

Anexo 1

PROBLEMAS IDENTIFICADOS					
No.	Razón primaria	Razón Secundaria	Razón Terciaria	Razón Cuaternaria	Notas
	El RT vigente no está actualizado	Porque las normas técnicas han evolucionado y cambiaron métodos de ensayo			Las empresas incorporan nuevos ensayos a los productos o desarrollan nuevas tecnologías. Preguntas empresas: En qué sentido el RT actual está desactualizado
		Porque el RT actual está requiriendo ensayos con requisitos que pueden ser obsoletos e información innecesaria que no aporta para la seguridad de las llantas			
		Porque la OMC requiere que los RT se actualicen en periodos de máximo 5 años	Las normas técnicas se actualizan cada 2 años en promedio	Tener un RT desactualizado puede crear un obstáculo innecesario al comercio y no asegura el buen desempeño de las llantas por hacerles pruebas y ensayos obsoletos o flexibles.	
	Hay en el mercado colombiano productos que les son aplicadas pruebas y ensayos que no les corresponden, por ser clasificados de forma errónea	Porque al actualizar la norma técnica cambia también la clasificación, lo cual no ha sido tenido en cuenta en el RT	Porque pueden ser inseguros por sus características técnicas en razón a que no se le exigen ensayos de verificación adecuados	Las normas técnicas actualizadas no tuvieron en cuenta las nuevas clasificaciones contenidas en las normas técnicas de organismos internacionales.	Se está poniendo en riesgo a los usuarios al no contar con producto seguro a pesar de dar cumplimiento al RT, pues no son los adecuados para el producto por el uso que tendrá
	Existen productos que pueden ser potencialmente peligrosos por mal desempeño	Mal funcionamiento a las condiciones del país	Porque vienen mal fabricados o rotulados de forma errónea		Productos extranjeros y locales
	Los usuarios no leen los manuales ni las etiquetas con la información técnica y utilizan de forma errónea el producto	Por falta de cultura como consumidor	Por desconocimiento del peligro de las llantas	Por inducción a error	El consumidor no está plenamente consciente del riesgo a que se expone al adquirir productos que no cumplen con el reglamento técnico, como tampoco, conocen la forma correcta del uso de una llanta, en razón a que no leen la información contenida en el folleto que le entrega el comercializador a la hora de adquirir el producto.
	Los usuarios adquieren llantas a bajo precio que no garantizan el cumplimiento del RT	Porque hay llantas ilegales en el mercado informal	Falta de control del Estado	Falta de personal para controlar el cumplimiento del RT en el mercado	El control es solamente documental en la gran mayoría de los casos
				Falta de divulgación de los RT	

60

Anexo 2

Objetivos
Disminuir los accidentes por el uso de llantas neumáticas en automotores
Disminuir los productos no conformes con el RT en el mercado
Ampliar número de consumidores que les llegue la información sobre las llantas neumáticas de uso automotores
Fomentar la libre competencia entre fabricantes e importadores de llantas neumáticas
Aumentar el número de empresas importadoras, comercializadoras y reencauchadoras formalizadas
Aumentar el grado de cumplimiento del RT

Limitantes
Que no se convierta en un obstáculo para la libre competencia
Que no sea onerosa para el Estado
Que no afecte los compromisos con la OMC, CAN y los TLC vigentes
Que no sea una carga regulatoria para el gobierno
Que no sea una carga regulatoria para el empresariado
Que no sea una carga regulatoria para el ciudadano

Anexo 3

		Metas	Objetivos						Limitantes										
			Disminuir los accidentes por el uso de llantas neumáticas	Disminuir los productos no conformes con el RT en el mercado	Incrementar el número de usuarios a quienes llegue información	Fomentar la libre competencia entre fabricantes e importadores de	Aumentar el número de empresas reencachadoras formalizadas	Aumentar el cumplimiento del RT				Que no se convierta en un obstáculo para la libre competencia	Que no sea onerosa para el Estado	Que no afecte los compromisos con la OMC, con la CAN y	Que no sea una carga regulatoria para el gobierno	Que no sea una carga regulatoria para el empresariado	Que no sea una carga regulatoria para el ciudadano	TOTAL	
		Multiplier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		Actualizar el RT e incluir los productor nuevos que están por fuera del RT	2	2	0	0	1	1				0	-1	0	-1	0	-1	3	
		Actualizar el RT con los referentes normativos vigentes	2	2	0	1	0	1				0	-1	0	0	0	-1	4	
		Ajustar el RT con los requisitos mínimos para garantizar la defensa del objetivo legítimo (la vida de las personas y no inducir a error al consumidor)	0	1	1	0	2	0				0	0	0	0	0	-1	3	
		Actualizar el RT con los referentes normativos vigentes para dar cumplimiento a los requerimientos de la OMC	2	2	0	1	0	1				0	-1	0	0	0	-1	4	
		Campaña institucional en cuanto el cumplimiento RT y los riesgos de incumplirlo hacia el usuario	2	2	2	1	1	1				0	-2	0	0	0	0	7	
		Campaña con folletos impresos con información sobre la necesidad certificación de las llantas para que el vendedor se lo entregue a los compradores (el vendedor los imprime)	2	0	1	0	0	0				0	0	0	0	0	-1	2	
		Crear una nueva función, para una entidad: Otorgarle la función de verificar la autenticidad de los certificados de conformidad a un organismo. Incluir función de verificar la autenticidad de los certificados de conformidad y en el check list de la verificación para la entidad	2	2	0	2	1	1				0	-2	0	-2	0	0	4	
		Campaña institucional en cuanto el cumplimiento del RT y los riesgos de incumplirlo para los vendedores e importadores	2	2	1	0	1	1				0	-2	0	0	0	0	5	
		Fortalecer la entidad de vigilancia para el control del RT y formas ilegales de comercio	2	2	0	0	1	1				0	-2	0	-2	0	-1	1	
		Realizar campañas para que las empresas de reencache ingresen a los programas de formalización empresarial	2	2	0	0	2	1				0	-2	0	-1	0	0	4	
		Crear una página centralizada de fácil acceso que contenga los RT	0	0	2	0	0	0				0	-1	0	0	0	0	1	
		Realizar campañas de "Inteligencia" hacia los reencachadores por parte de la entidad de control	1	2	0	0	1	1				0	-1	0	0	0	0	4	
		Invitar y capacitar a pequeños productores identificados y que estos capaciten a otros (multiplicador; basado en el caso de éxito del etiquetado de confecciones)	1	1	0	0	1	1				0	0	0	0	0	-1	3	
		Campañas hacia los comercializadores: Que se aclare que los comercializadores tienen responsabilidad compartida con el fabricante o importador en la verificación del RT	2	2	2	0	0	0				0	-2	0	0	0	-1	3	
		Entrenar a los funcionarios de la SIC en servicio a la comunidad para cambiar la percepción en los comercializadores. Realizar campañas de acercamiento entre la SIC y los comercializadores	0	0	0	0	0	0				0	-2	0	0	0	0	-2	

Anexo 4

Ranking	Soluciones	Puntaje	Tipo de Medida
1	Actualizar el RT con los referentes normativos vigentes	4	Actualizar RT
2	Actualizar el RT con los referentes normativos vigentes para dar cumplimiento a los requerimientos de la OMC	4	Actualizar RT
3	Crear una nueva función para una entidad: Otorgarle la función de verificar la autenticidad de los certificados de conformidad a un organismo. Incluir función de verificar la autenticidad de los certificados de conformidad y en el check list de la verificación para la entidad	4	Control
4	Realizar campañas para que las empresas de reencauche ingresen a los programas de formalización empresarial	4	Apoyo institucional
5	Realizar campañas de "inteligencia" hacia los reencauchadores por parte de la entidad de control	4	Control
6	Actualizar el RT e incluir los productor nuevos que están por fuera del RT	3	Actualizar RT
7	Ajustar el RT con los requisitos mínimos para garantizar la defensa del objetivo legítimo (la vida de las personas y no inducir a error al consumidor)	3	Actualizar RT
8	Invitar y capacitar a pequeños productores identificados y que estos capaciten a otros (multiplicador: basado en el caso de éxito del etiquetado de confecciones)	3	Campañas difusión
9	Campañas hacia los comercializadores: Que se aclare que los comercializadores tienen responsabilidad compartida con el fabricante o importador en la verificación del RT	3	Campañas difusión
10	Campaña con folletos impresos con información sobre la necesidad certificación de las llantas para que el vendedor se lo entregue a los compradores (el vendedor los imprime)	2	Campañas difusión
11	Fortalecer la entidad de vigilancia para el control del RT y formas ilegales de comercio	1	Control
12	Crear una página centralizada de fácil acceso que contenga los RT	1	Control
13	Entrenar a los funcionarios de la SIC en servicio a la comunidad para cambiar la percepción en los comercializadores. Realizar campañas de acercamiento entre la SIC y los comercializadores	-2	Control

Anexo 5

Opciones
Opción 0: Seguir igual- Línea base
Opción 1: Actualizar el RT
Opción 2: Actualizar RT
Opción 3: Fortalecer normalización técnica con campañas de difusión
Opción 4: Derogar RT

64

Anexo 6

	Descripción	Ventajas	Desventajas	Notas
Opción 0:	No hacer nada y seguir con el RT tal como está	no hay costo adicional para gobierno no hay costos adicionales para productores	persiste el peligro por uso de llantas en automotores	Investigar la evolución de los accidentes automovilísticos a causa de mal desempeño de las llantas neumáticas
Opción 1:	Actualizar RT	Se incluye nuevos productos o su correcta clasificación de las llantas	Costos para el sector privado	Estimar cuánto costaría al sector privado
		Se ajustan los requisitos a los necesarios	Que no se cuente con masa crítica para acreditación	Consultas al sector productivo sobre estimación masa crítica
		Se abren mercados en el exterior para los fabricantes	Se cree un obstáculo innecesario al comercio	Como podría evitarse esta situación?
	Campaña de difusión del RT para el usuario, consumidor, importador, fabricante, comercializado y entidad de control	Que el usuario, comercializador, productores e importadores ayuden a la vigilancia y control	Costos para el Gobierno	Determinar cuánto costaría para el Gob
		Se crea cultura de cumplimiento a RTs	Toma tiempo en lograrse	Cuánto tiempo tomaría?
				Por qué han fallado las campañas hasta ahora? Qué haríamos ahora diferente que las puedan hacer exitosas?
Opción 2:	Fortalecer la actividad de vigilancia y control vía Estatuto del Consumidor	Se incrementa el cumplimiento del RT	Costos para el Gobierno	
		Generaría un ambiente entre ellos y Gob, Se generaría cultura de exigencia de reglamento técnico por parte de consumidores	Toma tiempo en lograrse	Por qué han fallado las campañas hasta ahora? Qué haríamos ahora diferente que las puedan hacer exitosas?
Opción 4:		Se reducen costos para empresarios y consumidores	Costos para el Gobierno, por aumento de reclamaciones de usuarios, ya sea por garantías o por atención en el sistema hospitalario	Dar a conocer el Estatuto del Consumidor
	Derogar RT	Facilita el proceso de poner en mercado llantas	Requiere monitoreo intensivo	Investigar experiencias de bonos similares en Colombia y el exterior
		La competencia se daría por calidad y no por precio	No se tiene cultura de la calidad por los consumidores	Educar a los consumidores en el tema de calidad
		Se incentiva la formalización empresarial	Podría considerarse un retroceso en la seguridad de los consumidores, visto como "el gobierno no ha hecho nada por mi seguridad". Se desincentiva la acreditación debilitando el SNCA	Podrían aumentar el número de accidentes automovilísticos a causa de mal desempeño de las llantas

Anexo 7

INFLUENCIA/ INTERÉS	POCA INFLUENCIA	GRAN INFLUENCIA
BAJO INTERÉS	CONSUMIDORES	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CONSUMIDORES
		ACOPLASTICOS
		POLFA
		POLICÍA NACIONAL
ALTO INTERÉS		GOODYEAR DE COLOMBIA
		MICHELIN
		ANRE
		AUTOMUNDIAL
		GM COLMOTORES
		RENOBOY
		NISSAN
		ASOPARTES
		ACOLFA
		SOFASA
		MAZDA
		INTERNACIONAL DE LLANTAS
		REENCAFE
		REMAX
		GT RADIAL
		GITITIRE
		HMMC HINO
		CCA
		ANDEMOS
		Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
		MINTRANSPORTE
		SIC
		FENALCO
		ANDI
		ONAC
		ASOSEC
		DIAN

Anexo 8

COSTOS PARA LAS ALTERNATIVAS ENCONTRADAS EN EL AIN DE LLANTAS NEUMÁTICAS USO AUTOMOTOR					
		Periodo: 5 años			
		Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Actor	Ítem	Mantener actual reglamento técnico sin cambios (Statu quo)	Actualización reglamento técnico	Fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos, con incremento de campañas de difusión	Derogar reglamento técnico
Empresa Fabricante nacional, importador	Obtención certificado conformidad	\$ 14.500.000.000	\$ 14.500.000.000	\$ 100.000.000	\$ 100.000.000
	Ensayos de laboratorio	\$ 43.500.000.000	\$ 43.500.000.000	\$ 300.000.000	\$ 300.000.000
	Licencia de Importación	\$ 10.150.000.000	\$ 10.150.000.000		\$ 0
OEC y Laboratorios	Obtención y/o actualización acreditación por ONAC	\$ 180.000.000	\$ 180.000.000	\$ 0	\$ 0
Gobierno	Número de muertes (Indemnizaciones)	\$ 311.798.340.000	\$ 218.258.838.000	\$ 311.798.340.000	\$ 311.798.340.000
	Costo para el regulador		\$ 42.000.000	\$ 0	\$ 0
	Costo de las campañas de control SIC	\$ 884.000.000	\$ 1.326.000.000	\$ 2.652.000.000	\$ 0
Consumidor	Precio de la llanta	\$ 1.620.684.250.000	\$ 1.782.752.675.000	\$ 1.620.684.250.000	\$ 1.620.684.250.000
TOTAL		\$ 2.001.696.590.000	\$ 2.070.709.513.000	\$ 1.935.534.590.000	\$ 1.932.882.590.000

Anexo 9

BENEFICIOS ESTIMADOS PARA LAS ALTERNATIVAS AIN DE LLANTAS NEUMÁTICAS USO AUTOMOTOR					
		Periodo: 5 años			
		Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Actor	Ítem	Mantener actual reglamento técnico sin cambios (Statu quo)	Actualización reglamento técnico	Fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos, con incremento de campañas de difusión	Derogar reglamento técnico
Empresa Fabricante nacional, importador	Obtención certificado conformidad			\$ 100.000.000	\$ 100.000.000
	Ensayos de laboratorio			\$ 300.000.000	\$ 300.000.000
	Licencia de Importación			\$ 10.150.000.000	\$ 10.150.000.000
OEC y Laboratorios	Obtención y/o actualización acreditación por ONAC			\$ 0	\$ 180.000.000
Gobierno	Número de muertes (Indemnizaciones)		\$ 4.233.000.656.934		
	Costo para el regulador				
	Costo de las campañas de control SIC				
Consumidor	Precio de la llanta				
TOTAL		\$ 0	\$ 4.233.000.656.934	\$ 10.550.000.000	\$ 10.730.000.000

Anexo 10

CÁLCULO COSTO-BENEFICIO PARA LAS ALTERNATIVAS AIN LLANTAS NEUMÁTICAS USO AUTOMOTORES				
Item	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
	Mantener el actual reglamento técnico sin cambios (Statu quo)	Actualizar el reglamento técnico	Fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos, con incremento de campañas de difusión	Derogar reglamento técnico
	(\$ 2.001.696.590.000)	\$ 2.162.291.143.934	(\$ 1.924.984.590.000)	(\$ 1.922.152.590.000)

Anexo 11

RANKEO COSTO-BENEFICIO DE ALTERNATIVAS AIN LLANTAS NEUMÁTICAS		
Alternativa 1	Actualizar el reglamento técnico	\$ 2.162.291.143.934
Alternativa 3	Derogar reglamento técnico	(\$ 1.922.152.590.000)
Alternativa 2	Fortalecimiento de la normalización voluntaria de productos, con incremento de campañas de difusión	(\$ 1.924.984.590.000)
Alternativa 0	Mantener el actual reglamento técnico sin cambios (Statu quo)	(\$ 2.001.696.590.000)

68

COMENTARIOS RECIBIDOS

69

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

021439

Bogotá, D.C.; 5 de diciembre de 2014



MinCIT

1-2014-025180 ANE-0 FOL:10
2014-12-12 01:58:20 PM
TRA:REMISION DE DOCUMENTOS
DIRECCION DE REGULACION

FRANCO SALAS CABRERA
Profesional Especializado
Dirección de Regulación
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Calle 28 # 13 A - 15 piso 3°
Bogotá

Asunto: Comentarios preliminares. Análisis del Impacto Normativo, AIN de del
reglamento técnico de llantas

Apreciado doctor:

Atentamente, nos permitimos presentar para sus consideraciones algunos
aportes al documento de la referencia en su versión GD-FM-039.V0. A saber.

- En algunos apartes del documento se hace referencia a la autorización de importación únicamente de llantas nuevas en virtud del Convenio Automotor andino. Al respecto solicitamos sustituir esta información por el Decreto 925 de 2013 sobre solicitudes de registro y licencia de importación, eliminando además la expresión prohibición de importación.
- En cuanto se refiere a la cifras de importaciones de llantas, deben presentarse en unidades y no en dólares, se sugiere incluir la fuente de

Estatus consultivo ONU



ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

información primaria y corregir lo relacionado con la producción nacional, pareciera que en los datos de importaciones se estuviera incluyendo la producción de llantas, que representa un importante porcentaje del mercado colombiano.

- Deseamos hacer unas reflexiones sobre las siguientes conclusiones del documento.
 - “En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos, aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

Comentario: Con las cifras que se presentan en el documento no se infiere que se presenta en Colombia un alto número de accidentes donde estén involucrados los automóviles. Por el contrario, no se presenta la evolución de la accidentalidad según tipo de vehículo y además lo que se muestra en la evolución de las cifras es que la accidentalidad se ha reducido.

Propuesta: “En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos se ha reducido según las cifras oficiales, no obstante a lo anterior se deben continuar haciendo esfuerzos para reducir los índices de accidenalidad aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

- “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

que no tienen participación alguna; sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”.

- Comentario: En relación con la afirmación de que al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es altamente significativos, las cifras que se presentan son generales en cuanto a las pruebas realizadas en el laboratorio Testing & Tire Ltda, sin especificar los porcentajes de incumplimiento a qué número de pruebas corresponden, si esto es representativo del mercado o identificando el número de pruebas realizadas. Adicionalmente se presenta que se realizaron en 2011, 11 verificaciones de las cuales derivaron 27 sanciones y en 2012, 21 verificaciones de las cuales resultaron 10 sanciones. A nuestro juicio no es clara esta información y el número de verificaciones no son suficientes ni representativas del mercado.

Propuesta: “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna, las cifras de verificaciones, control y vigilancia permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento; sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”.

- Por todo las razones expuestas, consideramos que la afirmación “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

significativo”, no procede debido a que no hay suficiente información, por lo que recomendamos eliminar el texto así:

Propuesta: “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico las cifras de verificaciones, control y vigilancia permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento. se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo.”

- Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): el último párrafo de este título que dice: “En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior”, desconoce lo establecido en la resolución 5543 de 2013, la cual modifica la Resolución 481 de 2009 en lo relativo a la demostración de la conformidad.

Propuesta: “En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior, y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

conformidad de certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013."

- En el acápite Análisis de Impacto Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): en el párrafo siguiente: "Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en dos ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010 y 2899 de 2011", debe incluirse la Resolución 5543 de 2013, así:

Propuesta: "Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en ~~dos~~ tres ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010, y 2899 de 2011 y 5543 de 2013.

- En referencia a las normas a cumplir en el reglamento, de un lado, no se incluyen las equivalencias de las normas internacionales, lo cual es un error, pues según consta en la Resolución 481 de 2009 se establecen como equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y de otro lado, no se listan las NTC 1304, cuarta actualización, del 24 de septiembre de 2003 y la NTC 5384 del 26 de octubre de 2005. Lo anterior no es correcto pues se consigna únicamente lo correspondiente a las

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

siguiente Normas Técnicas Colombianas como sigue. “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303, NTC-1275 y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

Propuesta: “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303 y NTC-1275, NTC-1275 y NTC 1304, y las normas equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

- En el párrafo del mismo acápite mencionado en el párrafo anterior “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos”, debe incluirse en cuanto al procedimiento de la demostración de la conformidad y certificación, lo establecido en la Resolución 5543 de 2013.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

Propuesta: “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la conformidad de certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013.”

- Solicitamos modificar el siguiente texto sobre Impacto Actualización del Reglamento, el cual se explica por sí mismo, así:

Propuesta: “Se desactualiza la acreditación de organismos de certificación y laboratorios de ensayos, razón por la cual, hasta tanto renueven su acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia- ONAC no se contaría con infraestructura para verificar y demostrar el cumplimiento de reglamento técnico. El sector automotor en las condiciones de la renovación de la Certificación de las certificadoras no puede operar, pues en este nuevo escenario las certificadoras tienen exigencias adicionales a las establecidas internacionalmente, entre las cuales se cuenta con la obligatoriedad de realizar pruebas y seguimientos anuales, lo cual no se consecuente, tratándose en este caso de certificación de tipo, además, las certificadoras en el marco de esta renovación de certificación por parte

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

de la ONAC y en el marco de la certificación internacional de Colombia no aceptan los reportes de los laboratorios internacionalmente reconocidos por el WPO, los cuales son cerca de 80 laboratorios, las certificadoras tienen dos opciones, una hacer acuerdos con las empresas internacionales para aceptar las pruebas de dichos laboratorios o presenciar la realización de dichas pruebas desplazándose al lugar que corresponda, con los consecuentes sobrecostos que esto representa. disposiciones supletorias como la auto declaración de conformidad, disminuyendo el grado de confianza de los consumidores hacia el Estado por no ser un tercero quien certifica la conformidad con reglamento técnico sino una certificación por parte de los mismos". La declaración de conformidad de proveedor es pues el mecanismo idóneo para el sector automotor y debe precisarse que dicha certificación consta de un test reporto resultado de pruebas, el cual es avalado y realizado en laboratorios reconocidos por el WPO o en su defecto en laboratorios reconocidos en Estados Unidos y posteriormente en Colombia en el caso de los ensambladores e importadores de vehículos deben presentar una declaración de conformidad de con el respaldo de su casa matriz (firma del representante legal y por último este proceso se realizar de acuerdo con los requisitos y formatos establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC/ISO/IEC 17050 (Partes 1 y 2).

■ Consideraciones Finales:

En relación con la Medida Elegida. Actualización del Reglamento Técnico, solicitamos eliminar la actualización del reglamento técnico en cuanto se refiere a la modificación del proceso de certificación de la conformidad, por las razones presentadas en esta comunicación.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

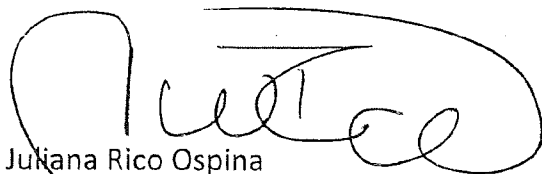
~~Propuesta: “La demostración de la conformidad con el reglamento técnico para llantas nuevas como para reencauchadas será mediante un certificado de conformidad de tercera parte, teniendo en cuenta el nivel de riesgo alto identificado en el presente AIN para éstos productos. Se requiere que sean llevados a cabo los ensayos de laboratorio que permitan verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para que posteriormente sea emitido el respectivo certificado de conformidad”.~~

No debe actualizarse el reglamento y no sería necesario a efectos de lo identificado a lo largo del análisis, pues todo indica que deben fortalecerse algunos tópicos del reglamento asociados al control, la vigilancia, la infraestructura de laboratorios y la información para el seguimiento de la metas de reducción de la accidentalidad vial:

- 1) la realización de campañas de divulgación y fortalecimiento del control y vigilancia, con lo cual estamos de acuerdo y lo consideramos debe ser el siguiente paso para el fortalecimiento de la regulación y el cumplimiento de los objetivos que persigue el mismo.
- 2) Debe por demás incluirse en las recomendaciones para la mejora del reglamento técnico, el análisis correspondiente a infraestructura de laboratorios acreditados en Colombia e incluir un plan para el fortalecimiento de esta infraestructura, y finalmente;
- 3) Por último debe solicitarse al Ministerio de Transporte, la Implementación pronta de información en el RUNT sobre accidentes, la planilla del IPAT de accidentes y los fallos de dichos accidentes.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

En la seguridad de que nuestras solicitudes serán atendidas positivamente, quedamos a su disposición y de las de sus colaboradores para ampliar lo expuesto, Cordialmente,



Juliana Rico Ospina
Directora Ejecutiva

Bogotá, 15 de enero de 2015
AMO-036

Doctor
SANTIAGO ANGEL JARAMILLO
Director de Regulación
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Ciudad

Asunto: Comentarios a los AIN para llantas y acristalamientos de seguridad para uso en vehículos automotores.

Apreciado doctor:

Reciba un cordial saludo de año nuevo con los mejores deseos por su bienestar y los mejores éxitos en sus actividades.

De acuerdo con la solicitud realizada por el ingeniero Franco Salas en las reuniones efectuadas en el mes de diciembre del año anterior, en las cuales nos dio a conocer los detalles del informe sobre los AIN para los productos del asunto, con la presente comunicación formalizamos nuestros comentarios expresados en las mismas.

De manera general queremos expresar nuestra conformidad por el inicio de estos análisis, toda vez que son una buena práctica establecida en el ordenamiento del SNCA, en el que se plantean los objetivos fundamentales del subsistema y se hacen las recomendaciones para cada uno de sus componentes, entre los cuales está la reglamentación técnica y la evaluación de la conformidad.

En efecto, para lograr los objetivos fundamentales, es importante mantener en vigencia los actuales reglamentos técnicos, tanto de llantas como de acristalamientos, pues no sería razonable que si se inicia su revisión se suspendan, dejando desprotegidos a los consumidores.

Con relación a las recomendaciones para la realización del AIN, sería bueno conocer los análisis de riesgo que se realizaron, pues no se mencionan en los estudios, además que estos deberían ser la línea base para lograr el objetivo de los reglamentos.

El hecho de que se tengan o no, cifras relacionadas con las causas de los accidentes, no disminuyen los riesgos de los mismos, de manera que éstas no deberían ser el determinante para decidir si se mantienen o se derogan los reglamentos técnicos, pues una función de los reglamentos es justamente prevenir los riesgos asociados a una eventual falla del producto.

Es justamente éste el principio por el cual, de un lado, los países con industria automotriz implementan reglamentos técnicos o normas técnicas de obligatorio cumplimiento, y del otro, los fabricantes de vehículos además de solicitar a sus proveedores el cumplimiento de altos requisitos de calidad y seguridad, hacen llamados mediante avisos públicos, para que los propietarios de vehículos, en los cuales ha detectado fallas, se acerquen a sus concesionarios para la revisión o para el remplazo de la parte involucrada, es decir, prevenir los riesgos.

Así las cosas, con relación al AIN para llantas, consideramos que el objetivo debe ser reducir al máximo el riesgo de accidentes ocasionados por las llantas.

En cuanto al AIN para acristalamientos, el objetivo debe revisarse, pues este debe estar acorde con los objetivos del reglamento, es decir evitar las lesiones de los conductores y ocupantes de los vehículos en caso de accidentes.

Por lo demás, manifestamos nuestra voluntad de colaboración y quedamos atentos a sus comentarios.

Del señor Director,

Atentamente,


ALBERTO MACÍAS OSORIO
Vicepresidente

— ANDI —
*Cámara de la
Industria Automotriz*

Bogotá, D.C.; 5 de diciembre de 2014

FRANCO SALAS CABRERA
Profesional Especializado
Dirección de Regulación
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Calle 28 # 13 A - 15 piso 3°
Bogotá

Asunto: Comentarios preliminares. Análisis del Impacto Normativo, AIN de del
reglamento técnico de llantas

Apreciado doctor:

Atentamente, nos permitimos presentar para sus consideraciones algunos
aportes al documento de la referencia en su versión GD-FM-039.V0. A saber.

- En algunos apartes del documento se hace referencia a la autorización de importación únicamente de llantas nuevas en virtud del Convenio Automotor andino. Al respecto solicitamos sustituir esta información por el Decreto 925 de 2013 sobre solicitudes de registro y licencia de importación, eliminando además la expresión prohibición de importación.
- En cuanto se refiere a la cifras de importaciones de llantas, deben presentarse en unidades y no en dólares, se sugiere incluir la fuente de información primaria y corregir lo relacionado con la producción nacional, pareciera que en los datos de importaciones se estuviera incluyendo la producción de llantas, que representa un importante porcentaje del mercado colombiano.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

- Deseamos hacer unas reflexiones sobre las siguientes conclusiones del documento.

- “En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos, aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

Comentario: Con las cifras que se presentan en el documento no se infiere que se presenta en Colombia un alto número de accidentes donde estén involucrados los automóviles. Por el contrario, no se presenta la evolución de la accidentalidad según tipo de vehículo y además lo que se muestra en la evolución de las cifras es que la accidentalidad se ha reducido.

Propuesta: “En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos se ha reducido según las cifras oficiales, no obstante a lo anterior se deben continuar haciendo esfuerzos para reducir los índices de accidentalidad aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

- “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna; sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

- Comentario: En relación con la afirmación de que al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es altamente significativos, las cifras que se presentan son generales en cuanto a las pruebas realizadas en el laboratorio Testing & Tire Ltda, sin especificar los porcentajes de incumplimiento a qué número de pruebas corresponden, si esto es representativo del mercado o identificando el número de pruebas realizadas. Adicionalmente se presenta que se realizaron en 2011, 11 verificaciones de las cuales derivaron 27 sanciones y en 2012, 21 verificaciones de las cuales resultaron 10 sanciones. A nuestro juicio no es clara esta información y el número de verificaciones no son suficientes ni representativas del mercado.

Propuesta: “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna, las cifras de verificaciones, control y vigilancia permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento; ~~sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo~~”.

- Por todo las razones expuestas, consideramos que la afirmación “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”, no procede debido a que no hay suficiente información, por lo que recomendamos eliminar el texto así:

Propuesta: “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico las cifras de verificaciones, control y vigilancia

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento. se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo."

- Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): el último párrafo de este título que dice: "En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior", desconoce lo establecido en la resolución 5543 de 2013, la cual modifica la Resolución 481 de 2009 en lo relativo a la demostración de la conformidad.

Propuesta: "En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior, y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la conformidad de certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013."

- En el acápite Análisis de Impacto Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): en el párrafo siguiente:

— ANDI —
*Cámara de la
Industria Automotriz*

“Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en dos ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010 y 2899 de 2011”, debe incluirse la Resolución 5543 de 2013, así:

Propuesta: “Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en ~~dos~~ tres ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010, y 2899 de 2011 y 5543 de 2013.”

- En referencia a las normas a cumplir en el reglamento, de un lado, no se incluyen las equivalencias de las normas internacionales, lo cual es un error, pues según consta en la Resolución 481 de 2009 se establecen como equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y de otro lado, no se listan las NTC 1304, cuarta actualización, del 24 de septiembre de 2003 y la NTC 5384 del 26 de octubre de 2005. Lo anterior no es correcto pues se consigna únicamente lo correspondiente a las siguientes Normas Técnicas Colombianas como sigue. “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303, NTC-1275 y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

Propuesta: “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303 y NTC-1275, NTC-1275 y NTC 1304, y las normas equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

- En el párrafo del mismo acápite mencionado en el párrafo anterior “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos”, debe incluirse en cuanto al procedimiento de la demostración de la conformidad y certificación, lo establecido en la Resolución 5543 de 2013.

Propuesta: “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos, y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la conformidad de certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013."

- Solicitamos modificar el siguiente texto sobre Impacto Actualización del Reglamento, el cual se explica por sí mismo, así:

Propuesta: "Se desactualiza la acreditación de organismos de certificación y laboratorios de ensayos, razón por la cual, hasta tanto renueven su acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia- ONAC no se contaría con infraestructura para verificar y demostrar el cumplimiento de reglamento técnico. El sector automotor en las condiciones de la renovación de la Certificación de las certificadoras no puede operar, pues en este nuevo escenario las certificadoras tienen exigencias adicionales a las establecidas internacionalmente, entre las cuales se cuenta con la obligatoriedad de realizar pruebas y seguimientos anuales, lo cual no se consecuente, tratándose en este caso de certificación de tipo, además, las certificadoras en el marco de esta renovación de certificación por parte de la ONAC y en el marco de la certificación internacional de Colombia no aceptan los reportes de los laboratorios internacionalmente reconocidos por el WPO, los cuales son cerca de 80 laboratorios, las certificadoras tienen dos opciones, una hacer acuerdos con las empresas internacionales para aceptar las pruebas de dichos laboratorios o presenciar la realización de dichas pruebas

ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

desplazándose al lugar que corresponda, con los consecuentes sobrecostos que esto representa; disposiciones supletorias como la auto declaración de conformidad, disminuyendo el grado de confianza de los consumidores hacia el Estado por no ser un tercero quien certifica la conformidad con reglamento técnico sino una certificación por parte de los mismos". La declaración de conformidad de proveedor es pues el mecanismo idóneo para el sector automotor y debe precisarse que dicha certificación consta de un test reporto resultado de pruebas, el cual es avalado y realizado en laboratorios reconocidos por el WPO o en su defecto en laboratorios reconocidos en Estados Unidos y posteriormente en Colombia en el caso de los ensambladores e importadores de vehículos deben presentar una declaración de conformidad de con el respaldo de su casa matriz (firma del representante legal y por último este proceso se realizar de acuerdo con los requisitos y formatos establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC/ISO/IEC 17050 (Partes 1 y 2).

■ **Consideraciones Finales:**

En relación con la Medida Elegida. Actualización del Reglamento Técnico, solicitamos eliminar la actualización del reglamento técnico en cuanto se refiere a la modificación del proceso de certificación de la conformidad, por las razones presentadas en esta comunicación.

Propuesta: ~~"La demostración de la conformidad con el reglamento técnico para llantas nuevas como para reencauchadas será mediante un certificado de conformidad de tercera parte, teniendo en cuenta el nivel de riesgo alto identificado en el presente AIN para éstos productos. Se requiere que sean llevados a cabo los ensayos de laboratorio que permitan verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para que posteriormente sea emitido el respectivo certificado de conformidad".~~

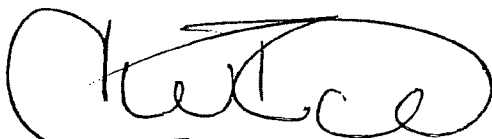
ANDI
*Cámara de la
Industria Automotriz*

No debe actualizarse el reglamento y no sería necesario a efectos de lo identificado a lo largo del análisis, pues todo indica que deben fortalecerse algunos tópicos del reglamento asociados al control, la vigilancia, la infraestructura de laboratorios y la información para el seguimiento de la metas de reducción de la accidentalidad vial:

- 1) la realización de campañas de divulgación y fortalecimiento del control y vigilancia, con lo cual estamos de acuerdo y lo consideramos debe ser el siguiente paso para el fortalecimiento de la regulación y el cumplimiento de los objetivos que persigue el mismo.
- 2) Debe por demás incluirse en las recomendaciones para la mejora del reglamento técnico, el análisis correspondiente a infraestructura de laboratorios acreditados en Colombia e incluir un plan para el fortalecimiento de esta infraestructura, y finalmente;
- 3) Por último debe solicitarse al Ministerio de Transporte, la Implementación pronta de información en el RUNT sobre accidentes, la planilla del IPAT de accidentes y los fallos de dichos accidentes.

En la seguridad de que nuestras solicitudes serán atendidas positivamente, quedamos a su disposición y de las de sus colaboradores para ampliar lo expuesto,

Cordialmente,



Juliana Rico Ospina
Directora Ejecutiva



FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

201200

2001

Bogotá, D.C., 19 de diciembre de 2014



MinCIT

1-2014-025611 ANE:0 FOL:3
2014-12-19 01:45:00 PM
TRA: CORRESPONDENCIA INFORMATIVA
DIRECCION DE REGULACION

Doctor:

SANTIAGO ANGEL JARAMILLO

Director de Regulaciones

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Ciudad

Apreciado doctor Ángel,

A partir de la expedición del Análisis de Impacto Normativo – AIN – de llantas, **FENALCO** ha expresados comentarios en diversos escenarios sobre lo mencionado en el proyecto y la estructuración del mismo. A continuación remitimos el consolidado de los mismos.

Página	Comentario y/o pregunta
2	¿Cuáles datos estadísticos? ¿Cuáles son las fuentes de dichos datos estadísticos? Se requiere saber el detalle de los estudios realizados
2	Párrafo 2; Se refiere a 15% de qué valor? Y ¿en qué termino o periodo de tiempo?
2	Párrafo 5; ¿Quiénes fueron las instituciones a las cuales se les hicieron las consultas activas y pasivas? ¿Qué significan activas y pasivas?
4	En cuanto a los reencauches, no se evidencia una diferenciación entre los accidentes causados por fallas en llantas reencauchas o nuevas. Es importante tener una medida para esta característica.
4	Párrafo 2; Se menciona que hubo información adicional que permitió la construcción de dicho AIN, se desea conocer la misma.
4	Consideramos que las preguntas hechas en la encuesta no ofrecen información relevante y cuantitativa para la construcción del AIN. ¿Cómo fueron tenidos en cuenta

Presidencia Nacional

Cra. 4a. No. 19 - 85 Piso 7o. Tel.: 350 06 00 - Fax: 350 94 24 - Email: fenalco@fenalco.com.co

URL: www.fenalco.com.co - Bogotá, D.C. Colombia

Andrés
19 Dic 14
3:20

	los resultados de dicha encuesta para la elaboración del AIN?
5	Párrafo 1; Indican que recibieron por parte de interesados adicionales soportes y anexos como copias de estudios, noticias y artículos técnicos sobre accidentalidad. Sugerimos esta información sea socializada y conocer la relevancia que se le dio en el estudio.
5	Teniendo en cuenta que el Icontec manifestó no tener información y que esta debía construirse para poder tomar una decisión, ¿Cuáles fueron las fuentes de información estadística alternas bajo las cuales se acoge la decisión de modificar el reglamento técnico?
6	Párrafo 3; Al referirse a falla de la llanta, deberá especificarse su causa, ya que un accidente causado por estallamiento como lo menciona el informe, puede deberse a diversas situaciones o causas ajenas a la calidad de la llanta. Consideramos debe haber un indicador de cuando la falla es por mal uso o calidad de la llanta.
6 y 7	La información presentada tanto a manera de ejemplo como para el análisis del informe es de México y la vigencia de la misma está desactualizada (2006 y 2008). En el mismo sentido se considera que la realidad colombiana no se ve reflejada en los datos mexicanos.
8	El dato de los 1200 eventos relacionados con componentes de vehículos es un dato de la información presentada por los estudios de México. Aclarar
8	Tal como lo menciona el informe en el párrafo 1, es necesario realizar una revisión exhaustiva de las causas que la normatividad vigente no ha atendido en materia de seguridad vehicular, y qué sería necesario considerar a fin de reducir al mínimo cualquier posible causa de accidentes relacionada con los componentes del automóvil. (Se deben tener en cuenta los informes del grupo Centro de referencia Nacional sobre violencia del Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses-Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte Colombia 2013)
9	La gráfica es ilegible y no se puede apreciar el dato citado.



FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

	El mantenimiento de las llantas (presión de inflado) y del vehículo (relacionado con las llantas como lo es la alineación) o daño ocasionado en la llanta por agentes externos al vehículo (daños por huecos en la vía, golpes con elementos de la vía, etc.) está fuera del alcance del Reglamento Técnico. La calidad de la llanta no tiene ninguna relación con la falta de mantenimiento dado por el usuario. Deben complementarse los Reglamentos Técnicos con otras reglamentaciones que obliguen al usuario el correcto mantenimiento del vehículo.
9	
10-11	Usar datos de años 2006 sobre accidentes por cada 100.000 habitantes o 1.000 vehículos, no representa la realidad actual del país, Se deben tener en cuenta los informes del grupo Centro de referencia Nacional sobre violencia del Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses-Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte Colombia 2013. Se deben usar datos más recientes como sustento de un AIN.
12	La grafica demuestra una tendencia de decrecimiento en accidentalidad, señal que los vehículos en la actualidad presentan tecnologías y equipamientos que los hacen más seguros y por tanto la accidentalidad continuará decreciendo.
12	Tal como lo señala el informe, la nueva Agencia de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte podrán ayudar a construir estadísticas que en el futuro permitan disgregar las principales razones por las cuales se están presentando accidentes
12	Es necesario conocer los detalles de los resultados obtenidos por el laboratorio Testing & Tire afirma que el 20% de las llantas no pasan los estándares normativos, ya que estos no reflejan la realidad en el comportamiento de las llantas en relación a las reclamaciones en garantía (que son cercanas a 0)
13	Se requiere conocer el detalle del informe de la SIC referidas al Reglamento Técnico, ya que no se entiende que en el año 2011 se hayan presentado más sanciones (27) que verificaciones (15).
14	La gráfica no refleja lo descrito en la tabla de datos
16	Bajo que referente consideran que el incumplimiento es

Presidencia Nacional

Cra. 4a. No. 19 - 85 Piso 7o. Tel.: 350 06 00 - Fax: 350 94 24 - Email: fenalco@fenalco.com.co

URL: www.fenalco.com.co - Bogotá, D.C. Colombia

	significativo?
17	Como puede reducirse 15% la accidentalidad de las llantas, si no se conoce un dato estadístico del número de accidentes que son causadas por estas?
29	El AIN debería indicar claramente con que países podría estar presentando barreras técnicas y no basarse en supuestos sin fundamento.
	Cómo es que los incumplimientos del mercado paralelo a los requisitos del RT es un impacto negativo del actual RT? La labor de fiscalización es una función derivada del presente reglamento y su eficiencia no tiene nada que ver con el RT

Así mismo manifestamos nuestro compromiso de trabajar de la mano y ofrecer la información, que como gremio podemos suministrar, con el fin de tener estadísticas confiables y precisas que permitan tomar la decisión adecuada del reglamento técnico que se estudie. Es para nosotros fundamental la participación que podamos tener ya que se podrá ofrecer información actualizada y que refleje la realidad del país.

En tal sentido quisiéramos compartir con ustedes, que hemos llevado a cabo un estudio con nuestros afiliados, buscando conocer el porcentaje de garantías que reciben en sus talleres referente al tema de llantas; como resultado encontramos que basados en el parque automotor que se encuentra en garantía a corte del 31 de octubre de 2014 el porcentaje de garantías corresponde a un 0.0028%, valor que claramente indica que las fallas atribuidas al producto son extremadamente bajas, indicativo que las llantas satisfacen las necesidades y requerimientos a los que se encuentran sometidos durante su uso y vida útil.

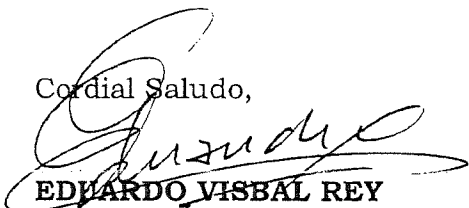
De acuerdo a los comentarios realizados por FENALCO, sobre la eficiencia de la medida elegida, cabe resaltar que los sobre costos mencionados son trasladados al consumidor. Así, se genera un incentivo para que los consumidores migren al mercado informal y de contrabando, desvirtuando los objetivos legítimos que persigue este tipo de reglamentaciones y adicionalmente los principios en los cuales se funda el Subsistema Nacional de la Calidad.



FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

En tal sentido, FENALCO se permite solicitar que se mantenga el reglamento en la misma condición actual, basado en los puntos relevantes que se extraen del AIN, que son la falta de información estadística y la necesidad de actualizar las normas técnicas colombianas respecto al estándar internacional. En consecuencia, una vez se haya completado el proceso de actualización normativo y se tengan suficiente información estadística, se retome el AIN para determinar claramente el camino a seguir con esta regulación.

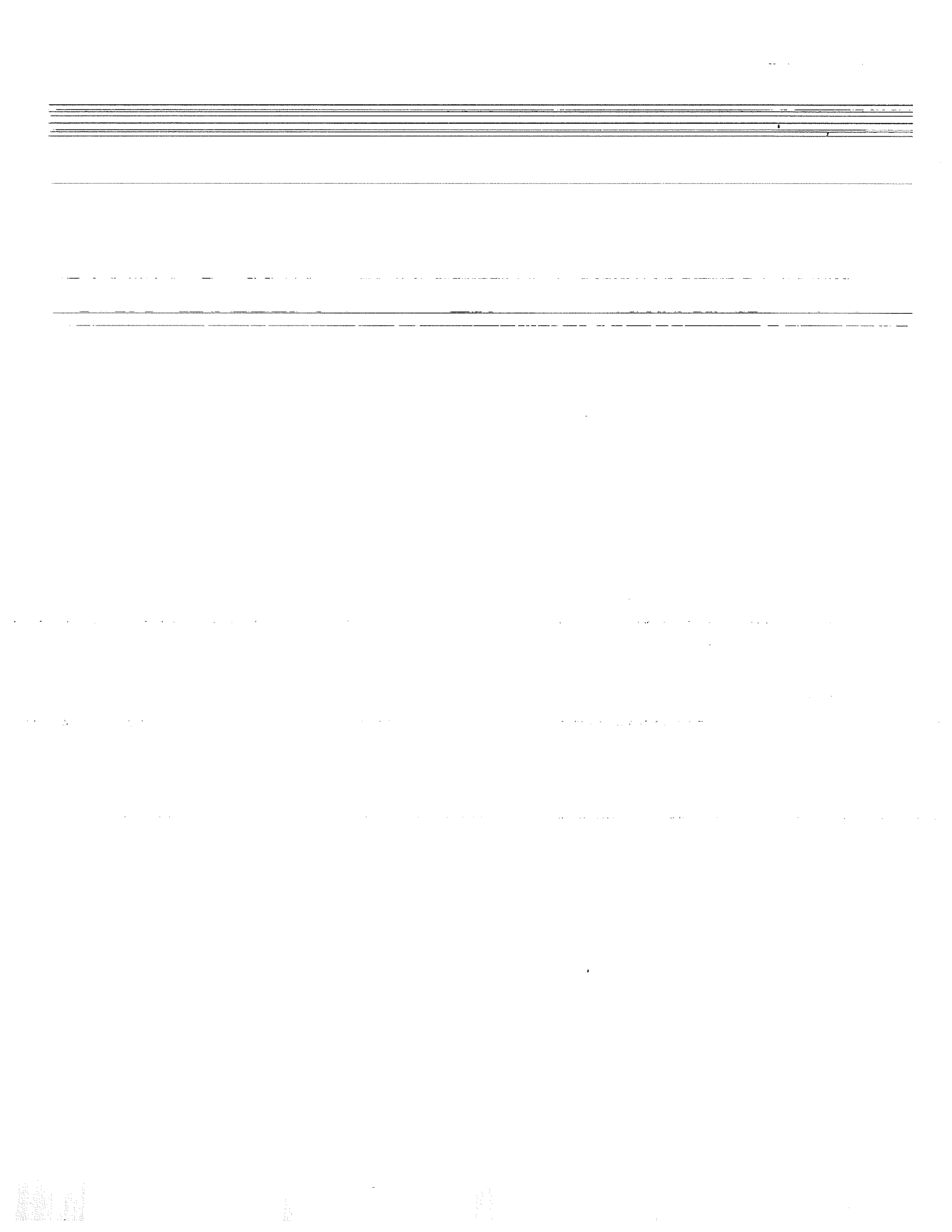
Cordial Saludo,



EDUARDO VISBAL REY
Vicepresidente

Presidencia Nacional

Cra. 4a. No. 19 - 85 Piso 7o. Tel.: 350 06 00 - Fax: 350 94 24 - Email: fenalco@fenalco.com.co
URL: www.fenalco.com.co - Bogotá, D.C. Colombia

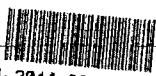




Asociación Colombiana de Vehículos Automotores
ANDEMOS

Bogotá D.C., 5 de diciembre de 2014

Señor
Franco Salas
Profesional Especializado
Dirección de Regulación
Ministerio de Comercio Industria y Turismo
República de Colombia


1-2014-024629 ANE:0 FOL:2
2014-12-05 02:11:38 PM
TRA: CORRESPONDENCIA INFORMATIVA
DIRECCION DE REGULACION

Asunto: Análisis de Impacto Normativo (AIN) final sobre el Reglamento Técnico para llantas neumáticas nuevas y reencauchadas de uso en automotores

Respetado Señor:

De acuerdo al documento remitido por el Ministerio de Industria y Comercio sobre el asunto en mención, a continuación generamos nuestro comentario sobre el tema.

A través de todo el informe se menciona que no existe información relevante ni confiable sobre la ocurrencia de accidentes causados por defectos de las llantas, sin embargo se completa el estudio con unos datos precisos que no se explica cómo fueron obtenidos.

Inicialmente se menciona que los actores afectados enviaron comentarios, datos, estudios e información adicional al AIN preliminar que le sirvió al Ministerio de insumo para el AIN definitivo. Sin embargo en el AIN final no se muestran dichos documentos que servirían para entender la posición final tomada en el AIN final.

De igual forma, se menciona en el AIN final que se enviaron comunicaciones a varios interesados y que éstos allegaron soporte y anexos, copias de estudios, noticias, artículos técnicos y que demuestran la accidentalidad y muerte por culpa del desempeño de las llantas neumáticas de uso en automotores. Igualmente, en el AIN final no se menciona nada sobre las pruebas que sustenten lo enunciado.

Según el AIN final, se menciona que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo generó un contrato con el Icontec (Número 34 de 2013), donde se muestra que Colombia no cuenta con datos estadísticos confiables de los accidentes automovilísticos causados por las llantas. Por lo tanto, dicho informe no muestra que de la accidentalidad vial ocurrida, las llantas sean culpables por la generación de los mismos.

De otro lado, el AIN muestra que un laboratorio de llantas acreditado por el ONAC facilitó datos de que aproximadamente el 20% de las llantas que cuentan con certificado de conformidad con base en ensayos de laboratorio del extranjero, no superaron los ensayos del reglamento técnico de llantas y que éstas se estallan súbitamente. Esta información, de ser cierta, implicaría que un 20%

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores
ANDEMOS

NIT. 900195294-1

Cra. 7 N° 127B-31 Segundo Piso, Fax: +571 614 71 83, Tel: 614 71 63
Bogotá, D.C. - Colombia

Handwritten signature: Rossi 10
9 Dic 2014



Asociación Colombiana de Vehículos Automotores
ANDEMOS

de las llantas actualmente en servicio de los automotores fallan, pero se conoce, que esa no es la realidad actual. A la luz de lo anterior, puesto que el AIN no presenta los resultados del laboratorio local, cualquier lector del AIN final se le hará difícil creer lo expuesto ya que no se muestran las pruebas de lo mencionado por el laboratorio. La debida demostración de todo lo expuesto es lo que hace que el AIN final tenga validez. Al carecer de ésta, la credibilidad del reporte queda en entredicho.

Por todo lo anterior, no consideramos que el informe tenga validez como AIN definitivo puesto que no se muestran o evidencian los comentarios, pruebas y demás asuntos que se tomaron como probatorios para tomar la decisión final del AIN.

Agradecemos cordialmente alleguen todas las pruebas, comentarios, etc. que se mencionan en el AIN final para poder entender con transparencia los resultados finales del AIN definitivo.

Agradecemos de antemano su atención a la presente.

Cordialmente,

Rodrigo Anjel M.

Director Técnico

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores
ANDEMOS

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores
ANDEMOS

NIT. 900195294-1

Cra. 7 N° 127B-31 Segundo Piso, Fax: +571 614 71 83, Tel: 614 71 63
Bogotá, D.C. - Colombia

Franco Salas

De: Alejandro Giraldo Lopez <agiraldo@sic.gov.co>
Enviado el: viernes, 06 de febrero de 2015 11:05 a.m.
Para: Franco Salas
Asunto: RV: Solicitud información

Apreciado doctor Franco, buenos días.

En el año 2014 se realizaron 20 visitas de verificación de cumplimiento reglamento técnico de llantas (Nuevas o Reencauchadas) en las ciudades de Bucaramanga, Girón, Bogotá, Sabaneta – Antioquia, Medellín y la Estrella – Antioquia.

De las 20 empresas visitadas, se encontraron incumplimientos en 15, de los cuales se ordenó la suspensión provisional de la comercialización a 9. Se iniciaron en consecuencia 15 procesos sancionatorios, y ya uno tiene decisión final con sanción.

Un saludo,

Alejandro Giraldo López
Superintendente Delegado para el Control y Verificación de
Reglamentos Técnicos y Metrología Legal
Superintendencia de Industria y Comercio
Carrera 13 No 27-00 Piso 7, Bogotá, Colombia.
Teléfono (57-1) 5870000 ext. 60001

De: Arcesio Velandia [<mailto:avelandia@sic.gov.co>]
Enviado el: viernes, 06 de febrero de 2015 9:11 a. m.
Para: 'Alejandro Giraldo Lopez'
CC: 'ANA MARIA PRIETO RANGEL'
Asunto: Solicitud información

Buenos días doctor Alejandro Giraldo

Cualquier inquietud con gusto,

Cordial saludo,

Arcesio Velandia Carreño
Solay Doncel Barón
Dirección de Investigaciones para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
Tel. 5870000 Ext 60026

De: Alejandro Giraldo Lopez [<mailto:agiraldo@sic.gov.co>]
Enviado el: jueves, 05 de febrero de 2015 3:12 p. m.
Para: Arcesio Velandia Carreño

CC: Ana Maria Prieto
Asunto: RV: Solicitud información
Importancia: Alta

Arcesio, me puede ayudar a sacar esta información por favor?

Un saludo,

Alejandro Giraldo López

Superintendente Delegado para el Control y Verificación de
Reglamentos Técnicos y Metrología Legal
Superintendencia de Industria y Comercio
Carrera 13 No. 27-00 Piso 7, Bogotá, Colombia.
Teléfono (57-1) 5870000 ext. 60001

De: Franco Salas [<mailto:fsalas@mincit.gov.co>]

Enviado el: jueves, 05 de febrero de 2015 11:09 a. m.

Para: Alejandro Giraldo Lopez (agiraldo@sic.gov.co)

Asunto: Solicitud información

Importancia: Alta

Dr. ALEJANDRO buenos días,

Actualmente me encuentro ajustando el AIN para llantas neumáticas de uso en automotores realizado por la Dirección de Regulación, en consecuencia, de manera cordial le elevo la siguiente consulta:

- 1) ¿Durante el 2014 la SIC llevo a cabo campañas de verificación de cumplimiento de reglamento técnico para llantas?. En caso afirmativo, ¿cuántas campañas realizó y cuantos incumplimientos fueron encontrados? ¿fueron tomadas medidas sancionatorias y/o cautelares?
- 2) Anteriormente me fue suministrada información que se resume en el siguiente cuadro, sin embargo, FENALCO solicita aclaración de la misma correspondiente al 2011 y pregunta ¿si fueron realizadas 15 verificaciones como es que el número de sanciones fueron 27?

Año	Número Verificaciones	Número sanciones	
2011	15	27	Barranquilla, Pereira,
2012	21	10	Bogotá y Medellín

Como es costumbre, agradecemos su valiosa colaboración y quedamos pendiente de su respuesta.

Cordial saludo,

FRANCO SALAS CABRERA

Profesional Especializado

Dirección de Regulación

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

fsalas@mincit.gov.co

6067676 ext. 1387
Calle 28 # 13 A - 15 piso 3°
Bogotá, Colombia

Tú sirves a tu país, nosotros te servimos a ti.

 MINCOMERCIO
INDUSTRIA Y TURISMO



www.mincit.gov.co



ADVERTENCIA: Este mensaje y cualquier archivo anexo son confidenciales y para uso exclusivo de su destinatario. La utilización, copia, reimpresión y/o reenvío del mismo por personas distintas al destinatario están expresamente prohibidos. Si usted no es destinatario, favor notificar en forma inmediata al remitente y borrar el mensaje original y cualquier archivo anexo.

Franco Salas

De: María Juliana Rico Ospina <JRICO@andi.com.co>
Enviado el: viernes, 05 de diciembre de 2014 04:45 p.m.
Para: Franco Salas
CC: Jenifer Estafanía Alarcon Villamizar; Angela María Coloma Prada; Daniel Bayona 2 (daniel.bayona@gm.com); ELKIN ESPITIA - GM COLMOTORES; FELIPE VELEZ - SOFASA RENAULT ; GERMAN RAMIREZ - GM COLMOTORES ; HENRY GARCIA, COLMOTORES; J MONGUI HINO ; MILTON BERNAL, COLMOTORES; SOFASA ANA MARIA CASAS (ana.maria.casas@renault.com); PABLO URREGO - SOFASA; SANTIAGO DE FRANCISCO, COLMOTORES
Asunto: ANDI AUTOMOTOR A MINCOMERCIO - ANALISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL REGLAMENTO TÉCNICO DE LLANTAS
Datos adjuntos: AIN_Definitivo_LLantas_Neumáticas_2014.pdf; ANDI A MINCOMERCIO RT LLANTAS ACTUALIZACIÓN.docx

A RADICAR 9 DE diciembre de 2014

Bogotá, D.C.; 5 de diciembre de 2014

FRANCO SALAS CABRERA
Profesional Especializado
Dirección de Regulación
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Calle 28 # 13 A - 15 piso 3°
Bogotá

Asunto: Comentarios preliminares. Análisis del Impacto Normativo, AIN de del reglamento técnico de llantas

Apreciado doctor:

Atentamente, nos permitimos presentar para sus consideraciones algunos aportes al documento de la referencia en su versión GD-FM-039.V0. A saber.

- En algunos apartes del documento se hace referencia a la autorización de importación únicamente de llantas nuevas en virtud del Convenio Automotor andino. Al respecto solicitamos sustituir esta información por el Decreto 925 de 2013 sobre solicitudes de registro y licencia de importación, eliminando además la expresión prohibición de importación.
- En cuanto se refiere a la cifras de importaciones de llantas, deben presentarse en unidades y no en dólares, se sugiere incluir la fuente de información primaria y corregir lo relacionado con la producción nacional, pareciera que en los datos de

importaciones se estuviera incluyendo la producción de llantas, que representa un importante porcentaje del mercado colombiano.

- Deseamos hacer unas reflexiones sobre las siguientes conclusiones del documento.
 - “En resumen, la problemática colombiana identificada es el alto número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos, aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

Comentario: Con las cifras que se presentan en el documento no se infiere que se presenta en Colombia un alto número de accidentes donde estén involucrados los automóviles. Por el contrario, no se presenta la evolución de la accidentalidad según tipo de vehículo y además lo que se muestra en la evolución de las cifras es que la accidentalidad se ha reducido.

Propuesta: “En resumen, la problemática colombiana identificada es el ~~alto~~ número de accidentes donde están involucrados los automóviles, ocasionando lesionados o muertos se ha reducido según las cifras oficiales, no obstante a lo anterior se deben continuar haciendo esfuerzos para reducir los índices de accidenalidad aun teniendo un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores vigente”

- “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna; sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”.
- Comentario: En relación con la afirmación de que al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es altamente significativos, las cifras que se presentan son generales en cuanto a las pruebas realizadas en el laboratorio Testing & Tire Ltda, sin especificar los porcentajes de incumplimiento a qué número de pruebas corresponden, si esto es representativo del mercado o identificando el número de pruebas realizadas. Adicionalmente se presenta que se realizaron en 2011, 11 verificaciones de las cuales derivaron 27 sanciones y en 2012, 21 verificaciones de las cuales resultaron 10 sanciones. A nuestro juicio no es clara esta información y el

número de verificaciones no son suficientes ni representativas del mercado.

Propuesta: “y aunque no son claros los datos de cuáles accidentes son atribuibles al mal desempeño de las llantas tampoco lo es declarar que no tienen participación alguna, las cifras de verificaciones, control y vigilancia permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento; ~~sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo~~”.

- Por todo las razones expuestas, consideramos que la afirmación “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo”, no procede debido a que no hay suficiente información, por lo que recomendamos eliminar el texto así:

Propuesta: “sin embargo, al verificar el cumplimiento del reglamento técnico las cifras de verificaciones, control y vigilancia permiten concluir que hay una evidente necesidad de fortalecer este ámbito del reglamento. ~~se encuentra que el número de incumplimientos es bastante significativo.~~”

- Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): el último párrafo de este título que dice: “En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior”, desconoce lo establecido en la resolución 5543 de 2013, la cual modifica la Resolución 481 de 2009 en lo relativo a la demostración de la conformidad.

Propuesta: “En esta opción los fabricantes nacionales e importadores deben obtener un certificado de conformidad para demostrar el cumplimiento del reglamento técnico, expedido por un organismo de certificación colombiano que esté acreditado por el ONAC o, si el certificado es obtenido en el exterior aplicando los acuerdos de reconocimiento mutuo (ARM) vigentes suscritos por Colombia para su aceptación inmediata, ya sea que los ensayos de laboratorio exigidos en el reglamento técnico se hagan en Colombia o en el exterior, y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la conformidad de

certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013.”

- En el acápite Análisis de Impacto Opción 0: Mantener el reglamento técnico actual sin cambios (Statu quo): en el párrafo siguiente: “Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en dos ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010 y 2899 de 2011”, debe incluirse la Resolución 5543 de 2013, así:

Propuesta: “Actualmente, Colombia cuenta con un reglamento técnico para llantas neumáticas de uso en automotores, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con la Resolución 3156 del 28 de diciembre de 2006. Posteriormente fue reemplazado con la Resolución 481 del 4 de marzo de 2009 y modificado en ~~dos~~ tres ocasiones con las Resoluciones 230 de 2010, y 2899 de 2011 y 5543 de 2013.

- En referencia a las normas a cumplir en el reglamento, de un lado, no se incluyen las equivalencias de las normas internacionales, lo cual es un error, pues según consta en la Resolución 481 de 2009 se establecen como equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y de otro lado, no se listan las NTC 1304, cuarta actualización, del 24 de septiembre de 2003 y la NTC 5384 del 26 de octubre de 2005. Lo anterior no es correcto pues se consigna únicamente lo correspondiente a las siguiente Normas Técnicas Colombianas como sigue. “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303, NTC-1275 y busca defender los objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

Propuesta: “El reglamento técnico aplica solamente a llantas neumáticas para uso en automotores, clasificadas como tipos 2, 3 y 4 de acuerdo con las normas técnicas colombianas NTC-1303 y NTC-1275, NTC-1275 y NTC 1304, y las normas equivalentes: Reglamentos de las Naciones Unidas E/ECE/324 # 30, el E/ECE/324 # 54 y E/ECE/324 # 75, en la Norma Japonesa JIS D 4230 o en las Normas Estadounidenses FMVSS-109, FMVSS-139, FMVSS119) y busca defender los

objetivos legítimos de preservar la vida de las personas así como prevenir prácticas que induzcan a error al consumidor”.

- En el párrafo del mismo acápite mencionado en el párrafo anterior “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos”, debe incluirse en cuanto al procedimiento de la demostración de la conformidad y certificación, lo establecido en la Resolución 5543 de 2013.

Propuesta: “El reglamento técnico exige para demostrar la conformidad de las llantas neumáticas que se vayan a comercializar en Colombia obtener previamente un certificado, expedido por un organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o al amparo de los acuerdos de reconocimiento mutuo vigentes, un certificado obtenido en el exterior, o con base en documentos de evaluación de la conformidad obtenidos en el exterior algún organismo certificador colombiano acreditado los acepte y proceda a expedir el respectivo certificado de conformidad previo cumplimiento de los requisitos que les exige ONAC en estos casos ; y adicionalmente se establece el proceso de demostración de la conformidad de certificación de proveedor o primera parte según lo establecido en las resoluciones del reglamento, incluyendo la Resolución 5543 de 2013.”

- Solicitamos modificar el siguiente texto sobre Impacto Actualización del Reglamento, el cual se explica por sí mismo, así:

Propuesta: “Se desactualiza la acreditación de organismos de certificación y laboratorios de ensayos, razón por la cual, hasta tanto renueven su acreditación ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia- ONAC no se contaría con infraestructura para verificar y demostrar el cumplimiento de reglamento técnico. El sector automotor en las condiciones de la renovación de la Certificación de las certificadoras no puede operar, pues en este nuevo escenario las certificadoras tienen exigencias adicionales a las establecidas internacionalmente, entre las cuales se cuenta con la obligatoriedad de realizar pruebas y seguimientos anuales, lo cual no se consecuente, tratándose en este caso de certificación de tipo, además, las certificadoras en el marco de esta

renovación de certificación por parte de la ONAC y en el marco de la certificación internacional de Colombia no aceptan los reportes de los laboratorios internacionalmente reconocidos por el WPO, los cuales son cerca de 80 laboratorios, las certificadoras tienen dos opciones, una hacer acuerdos con las empresas internacionales para aceptar las pruebas de dichos laboratorios o presenciar la realización de dichas pruebas desplazándose al lugar que corresponda, con los consecuentes sobrecostos que esto representa. disposiciones supletorias como la auto declaración de conformidad, disminuyendo el grado de confianza de los consumidores hacia el Estado por no ser un tercero quien certifica la conformidad con reglamento técnico sino una certificación por parte de los mismos”. La declaración de conformidad de proveedor es pues el mecanismo idóneo para el sector automotor y debe precisarse que dicha certificación consta de un test reporto resultado de pruebas, el cual es avalado y realizado en laboratorios reconocidos por el WPO o en su defecto en laboratorios reconocidos en Estados Unidos y posteriormente en Colombia en el caso de los ensambladores e importadores de vehículos deben presentar una declaración de conformidad de con el respaldo de su casa matriz (firma del representante legal y por último este proceso se realizar de acuerdo con los requisitos y formatos establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC/ISO/IEC 17050 (Partes 1 y 2).

■ Consideraciones Finales:

En relación con la Medida Elegida. Actualización del Reglamento Técnico, solicitamos eliminar la actualización del reglamento técnico en cuanto se refiere a la modificación del proceso de certificación de la conformidad, por las razones presentadas en esta comunicación.

~~Propuesta: “La demostración de la conformidad con el reglamento técnico para llantas nuevas como para reencauchadas será mediante un certificado de conformidad de tercera parte, teniendo en cuenta el nivel de riesgo alto identificado en el presente AIN para éstos productos. Se requiere que sean llevados a cabo los ensayos de laboratorio que permitan verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos para que posteriormente sea emitido el respectivo certificado de conformidad”.~~

No debe actualizarse el reglamento y no sería necesario a efectos de lo identificado a lo largo del análisis, pues todo indica que deben fortalecerse algunos tópicos del reglamento asociados al control, la vigilancia, la infraestructura de laboratorios y la información para el seguimiento de la metas de reducción de la accidentalidad vial:

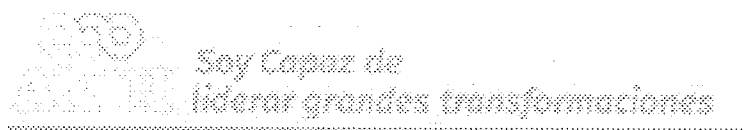
1) la realización de campañas de divulgación y fortalecimiento del control y vigilancia, con lo cual estamos de acuerdo y lo consideramos debe ser el siguiente paso para el fortalecimiento de la regulación y el cumplimiento de los objetivos que persigue el mismo.

2) Debe por demás incluirse en las recomendaciones para la mejora del reglamento técnico, el análisis correspondiente a infraestructura de laboratorios acreditados en Colombia e incluir un plan para el fortalecimiento de esta infraestructura, y finalmente;

3) Por último debe solicitarse al Ministerio de Transporte, la Implementación pronta de información en el RUNT sobre accidentes, la planilla del IPAT de accidentes y los fallos de dichos accidentes.

En la seguridad de que nuestras solicitudes serán atendidas positivamente, quedamos a su disposición y de las de sus colaboradores para ampliar lo expuesto, Cordialmente,

Cordialmente,



Juliana Rico Ospina
Directora Ejecutiva
Cámara de la Industria Automotriz
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
ANDI
Teléfonos (+571) 326 8500 Ext. 2206 / Fax.: (+571) 347 3198
Bogotá - COLOMBIA
Visítenos en <http://www.andi.com.co>

