

**ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO - AIN:
DEFINICIÓN DEL PROBLEMA**

MEDIDA:

**POSIBLE EXPEDICIÓN DE UN REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO
APLICABLE A CINEMÓMETROS**

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESPONSABLES DEL ANÁLISIS:

**DELEGATURA PARA EL CONTROL Y VERIFICACIÓN DE REGLAMENTOS
TÉCNICOS Y METROLOGÍA LEGAL**

GRUPO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS - GEE

GRUPO DE TRABAJO DE REGULACIÓN

JUNIO DE 2018



Tabla de Contenido

1. Introducción	3
2. Fundamentación económica de la realización de Análisis de Impacto Normativo (AIN)	5
3. Justificación legal de la aplicación del Análisis de Impacto Normativo (AIN)	6
4. Definición del problema	9
5. Referencias	16



Definición del problema a solucionar relacionado con la posible expedición de un reglamento técnico metrológico aplicable a cinemómetros¹

1. Introducción

La Organización Mundial del Comercio (OMC), a través del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), define los reglamentos técnicos² como “*documento[s]*” en los que se establecen “*características de un producto, o los procesos y métodos de producción con ellos relacionados*”, “*cuya observancia es obligatoria*”³. En este documento es posible agregar todas aquellas directrices en materia de términos, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado que se apliquen a un producto, procedimiento o metodología de producción.

En Colombia, el Subsistema Nacional de la Calidad (SICAL), que hace parte del Sistema Administrativo Nacional de Competitividad e Innovación, está compuesto por instituciones públicas y privadas que realizan actividades relacionadas con la formulación, ejecución y seguimiento de políticas en materia de normalización, reglamentación técnica, acreditación, evaluación de la conformidad, metrología, y vigilancia y control⁴; de estas actividades se desprende la metrología legal que se define como la “[p]arte de la metrología relacionada con las actividades que se derivan de los requisitos legales que se aplican a la medición, las unidades de medida, los instrumentos de medida y los métodos de medida que se llevan a cabo por los organismos competentes”⁵.

Con el objetivo de mejorar la competitividad y el entorno para el desarrollo productivo, el Decreto 1074 de 2015, modificado por el Decreto 1595 de 2015, ordenó la reorganización del SICAL para proporcionar a los empresarios y ciudadanos un mayor nivel de confianza en operaciones del mercado, ofrecer garantías, informar sobre los bienes y servicios disponibles para el consumidor y aumentar la capacidad tecnológica del sector productivo mediante la generación de normas mínimas de producción, operación y gestión.

¹ Delegatura para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal - Grupo de Estudios Económicos.

² Numeral 1, Anexo 1 del Acuerdo OTC, “*TÉRMINOS Y SU DEFINICIÓN A LOS EFECTOS DEL PRESENTE ACUERDO*”.

³ Numeral 85 del Artículo 2.2.1.7.2.1. “Sección 2. Definiciones” del Decreto 1595 de 2015 incorporado en el Decreto Único 1074 de 2015.

⁴ Artículo 2.2.1.7.1.4. Sección 1 Capítulo 7 del Decreto 1074 del 2015, modificado por el Decreto 1595 de 2015.

⁵ Numeral 55 del Artículo 2.2.1.7.2.1. Sección 1, Capítulo 7 del Decreto 1595 de 2015. Definiciones.

En ese sentido, el artículo 2.2.1.7.1.5 del mencionado Decreto define los siguientes objetivos fundamentales para el SICAL:

- Promover en los mercados la seguridad, calidad, confianza, innovación, productividad y competitividad de los sectores productivos e importadores de productos.
- Proteger los intereses legítimos de los consumidores, tanto económicos como sociales.
- Facilitar el acceso a mercados internacionales y el Intercambio Comercial.
- Coadyuvar a los usuarios del sistema en la protección de la salud y la vida de las personas, así como de los animales y la preservación de los vegetales.
- Proteger el medio ambiente y la seguridad nacional.
- Prevenir las prácticas que puedan inducir a error al consumidor.

Considerando que los reglamentos técnicos suponen la creación de obstáculos técnicos al comercio, y que su implementación solo es posible siempre y cuando se justifique la protección de un interés legítimo, mediante el documento CONPES 3816 de 2014, *“Mejora normativa: análisis de impacto”*, se fijaron las bases para institucionalizar el análisis de impacto normativo en el proceso de emisión de reglamentos técnicos, *“como una herramienta dirigida a fortalecer la confianza, efectividad y transparencia de la normatividad, en el mediano y largo plazo”*⁶.

La Sección 5 del Capítulo 7 del Decreto Único 1074 de 2015, instituyó como buena práctica de reglamentación técnica por parte de las entidades del Estado que poseen facultades regulatorias, la realización del análisis de impacto normativo - AIN durante la concepción del anteproyecto del respectivo reglamento técnico o para su revisión, estableciendo un plazo perentorio para que los entes reguladores desarrollen las capacidades necesarias para implementar el AIN en sus procesos de producción de reglamentos técnicos.

La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), actuando como Organismo de carácter técnico, adscrita al MinCIT y de naturaleza pública que hace parte del SICAL, posee dentro de sus facultades legales la de reglamentar el funcionamiento de la metrología legal a través de la expedición de reglamentos técnicos metrológicos aplicables a instrumentos de medición sujetos a control metrológico⁷.

⁶ Documento CONPES 3816 de 2014. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Departamento Nacional de Planeación. Mejora Normativa: Análisis de Impacto. Pág. 4.

⁷ Artículo 2.2.1.7.14.1. Capítulo 7 Sección 14 del Decreto 1074 de 2015, y numerales 47, 54 y 55 artículo 1 del Decreto 4886 de 2011.

Con base en esas facultades regulatorias, la SIC se ha propuesto trabajar en la elaboración de un AIN frente a la posible expedición de un reglamento técnico metroológico aplicable a cinemómetros (radares de velocidad).

El presente documento tiene por objeto, definir cuál es la problemática que se intenta solucionar con la posible intervención en el mercado.

2. Fundamentación económica de la realización de Análisis de Impacto Normativo (AIN)

Teniendo en cuenta las funciones reguladoras del Estado, el cual realiza intervenciones en el mercado para prever, supervisar y corregir el comportamiento socialmente indeseable de los agentes⁸, la presencia de problemas de información hace necesaria la adopción de requisitos técnicos y metroológicos a través de la expedición de reglamentos técnicos; estos, mediante la definición de parámetros de calidad y cantidad a los que se someten los productos transados, permiten generar una mayor confianza en el mercado y propenden por la defensa del consumidor y de sus derechos ante asimetrías de información. Se busca crear un marco regulatorio que fomente la actividad económica y el bienestar social reduciendo al mínimo las barreras innecesarias al comercio y los costos de transacción que pueden ser causados tanto por las fricciones propias del mercado, como por la mala regulación.

La creación de estándares para la medición de parámetros de calidad se enfoca en la disminución de los costos de transacción a favor del incremento de la eficiencia en el funcionamiento del mercado. Es importante resaltar que tales costos de transacción pueden estar relacionados con la ausencia de trazabilidad de las mediciones, disputas por diferencias en las mismas o incluso existencia de doble medición debido a ausencia de estándares o certificaciones que permitan dar credibilidad a la medición.

En este sentido, los reglamentos técnicos se deben desarrollar adoptando buenas prácticas de reglamentación con el fin de salvaguardar objetivos legítimos tales como: **(i)** los imperativos de la seguridad nacional; **(ii)** la prevención de prácticas que puedan inducir a error; **(iii)** la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o **(iv)** la salud animal o vegetal, o **(v)** del medio ambiente. (Organización Mundial del Comercio, 1995, artículo 2). Para esto se debe procurar no crear más restricciones de las estrictamente necesarias al comercio, tomando en cuenta la información científica disponible, las tecnologías conexas, y los usos finales de los productos.

En el marco del comercio internacional, el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC, vinculante para Colombia, se establece que se deben seguir los siguientes lineamientos en la creación de reglamentos técnicos: la neutralidad de los reglamentos ante los productos nacionales y extranjeros, el fundamento en normas

⁸ Pinzón, Mauricio. (2016). Prácticas para mejorar la regulación en Colombia. Pág. 207

internacionales, y la notificación de su creación a la organización para permitir las observaciones de los demás países miembros.⁹

3. Justificación legal de la aplicación del Análisis de Impacto Normativo (AIN)

Con el fin de garantizar la idoneidad de los reglamentos técnicos a implementar de tal forma que no se creen obstáculos innecesarios al comercio, las Secciones 5 y 6 del Capítulo 7 del Decreto 1074 de 2015 modificado por el Decreto 1595 de 2015, señalan que todas las entidades del Estado con facultades de regulación deben adoptar buenas prácticas de reglamentación, esto incluye la referenciación nacional e internacional de los reglamentos técnicos de forma que se armonicen las normas técnicas nacionales con las internacionales, la reglamentación técnica conjunta e implementar lo siguiente:

- Desarrollo de Análisis de Impacto Normativo – AIN.
- Desarrollo del procedimiento para la evaluación de la conformidad.
- Determinar la existencia de norma internacional.
- Solicitud del concepto previo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Realización de Consulta Pública y Notificación Internacional.

En primer lugar, luego de haber desarrollado el AIN y siempre que la conclusión del mismo haya sido la decisión de expedir un reglamento técnico, las entidades reguladoras deben realizar consulta pública nacional en sus páginas web institucionales sobre los anteproyectos de reglamentos técnicos, teniendo como mínimo un periodo de consulta de quince (15) días hábiles.

En segundo término, las entidades reguladoras deben solicitar un concepto previo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con relación al cumplimiento de los lineamientos del Subsistema Nacional de la Calidad y la posibilidad de generar obstáculos innecesarios al comercio; para ello, se debe presentar el proyecto de reglamento técnico, los estudios técnicos que lo sustenten, demostrar que fue sometido a consulta pública nacional y presentar el informe sobre los resultados del Análisis de Impacto Normativo. El Ministerio cuenta con quince (15) días hábiles para emitir el concepto previo sobre la reglamentación técnica presentada.

Una vez obtenido el concepto previo por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se procede a notificar la intención reglamentaria respectiva

⁹ Giraldo, Alejandro. (2015). Exigencias de Calidad en mercados nacionales e internacionales. Guía práctica para entender el Subsistema Nacional de la Calidad. Pág. 11.

internacionalmente, dándola a conocer ante los países miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y a los demás países con los cuales Colombia tenga acuerdos comerciales vigentes que contemplen la obligación de notificación internacional.

Del mismo modo, el artículo 2.2.1.7.3.20 del Decreto Único 1074 de 2015 señala que es obligación de las entidades con facultades regulatorias someter a revisión sus reglamentos técnicos una vez cada cinco (5) años, con el fin de verificar si las causas que dieron origen a su expedición se mantienen, o si es necesario considerar su derogatoria o modificación.

En el caso en concreto, la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* en el parágrafo 2 del artículo 129 establece que *“Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo”*, razón por la cual es importante garantizar que los instrumentos de medición utilizados en los procedimientos que pueden dar lugar a sanciones administrativas por infracciones de tránsito como son los comparendos, midan con la precisión adecuada el comportamiento a evaluar.

Así mismo, el artículo 7 de la misma ley establece que *“[l]as autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.”* Adicionalmente, *“[l]as autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas (...).”*

En el año 2015, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2060 de 2015 *“Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011”* mediante el cual reglamentó los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que son considerados *“como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito”*¹⁰.

En el año 2017, con la expedición de la Ley 1843 *“Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”*,

¹⁰ Artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.

el país avanzó en materia de regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico. El artículo 14 de la mencionada ley especifica que *“los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología. (...) El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto. (...) Hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología”*.

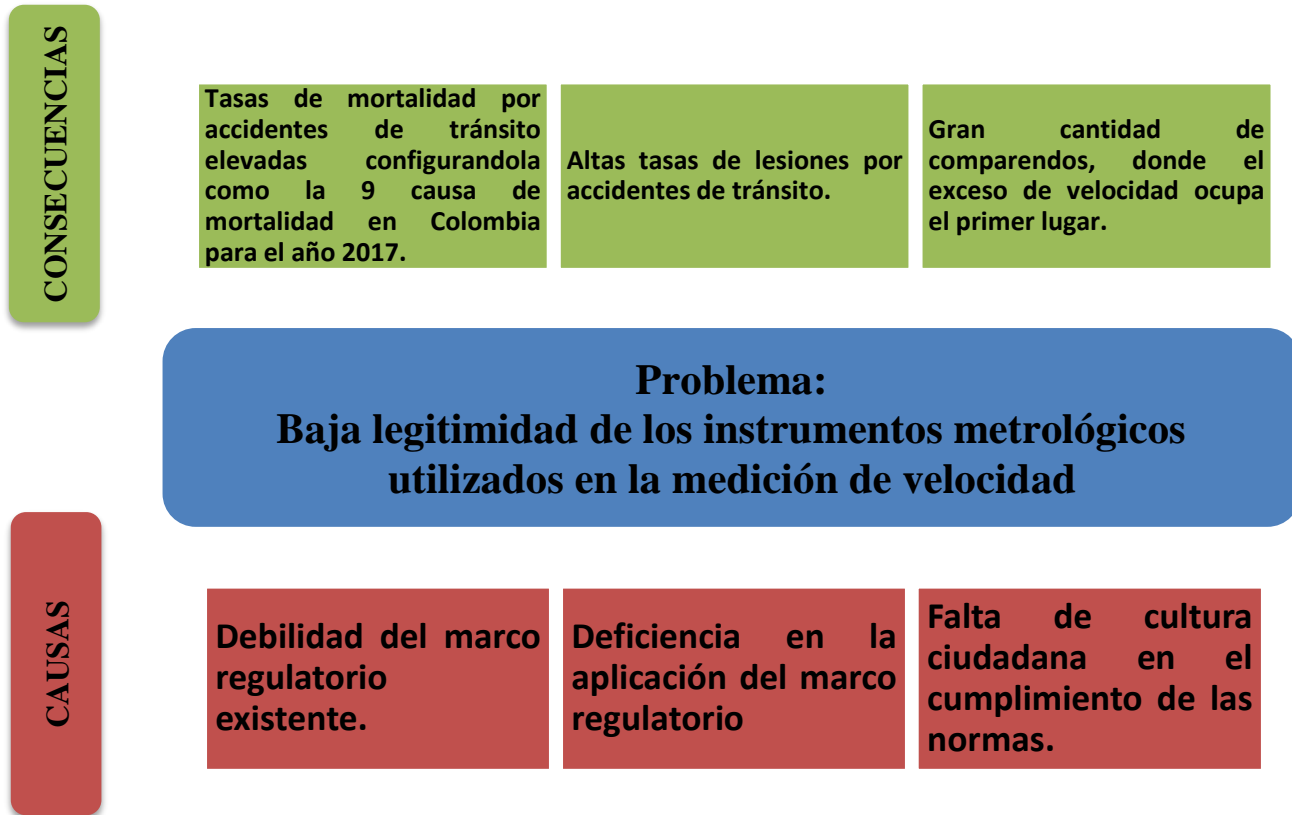
De forma adicional, la Resolución 718 de 2018 *“Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”* del Ministerio de Transporte, define los SAST como aquellos Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados en la detección de presuntas infracciones de tránsito, el cual en su artículo 8 define las condiciones de calidad de operación, que incluyen: *“(…) Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto 1074 de 2015 o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya (...) Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología. (...) Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador”*.

Finalmente, en el artículo 9 de la misma resolución se definen las características de calibración y mantenimiento que deben tener tales dispositivos, en el cual se identifica que *“los SASTS deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifique la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad. (...) La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017”*.

Así las cosas, y con el marco normativo precisado, resulta necesario avanzar con la definición del problema del análisis de impacto normativo que se pretende realizar, con el ánimo de concluir si resulta procedente avanzar en algún proceso de reglamentación técnica, autorregulación o normalización técnica, o si por el contrario, el escenario de *statu quo* resulta ser la mejor alternativa posible.

4. Definición del problema

Gráfico 1. Problema, Causas y Consecuencias.



Fuente: Elaboración GEE – SIC

De acuerdo a lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “*Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo*”, con el fin de garantizar tal precisión, la Ley 1843 de 2017 regula la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico y, en su artículo 14, especifica las condiciones para garantizar la trazabilidad de los equipos de medición de velocidad y la necesidad de calibración de los mencionados, de esta manera, estableciendo unos requisitos mínimos para operación pero sin especificar el procedimiento que los entes deben realizar con el fin de garantizar una adecuada medición.

De acuerdo con la información evidenciada con los datos obtenidos del SIMIT y el Instituto Nacional de Medicina Legal, adicional a la legislación vigente revisada, se puede identificar que existe una **baja legitimidad de los instrumentos metrológicos utilizados en la medición de velocidad**, situación que conlleva a generar inconvenientes tales como asimetrías de información a nivel usuarios de los instrumentos de medición (agentes de tránsito y empresas que utilizan estos instrumentos), los fabricantes y los ciudadanos que pueden ser multados con el uso de tales instrumentos, razón por la cual, en concordancia con los objetivos fundamentales del Sistema Nacional de Calidad -SICAL, se propone:

- Proteger el bien legítimo de la vida de las personas que conducen vehículos a altas velocidades como los que no y en el territorio nacional.
- Proteger los intereses de los conductores a quienes se les podrá garantizar que la velocidad registrada por el dispositivo utilizado en la medición realizada por los agentes de tránsito autorizados es acorde con la velocidad real que llevaba de acuerdo a unos márgenes de tolerancia.
- Prevenir el abuso por parte de los operadores encargados de realizar las mediciones de velocidad y/o los comparendos asociados a tal infracción.
- Promover la confianza entre los agentes que intervienen en el mercado y calidad de los dispositivos utilizados en la medición de velocidad, así como impulsar la competitividad en el sector productivo con respecto a estos aparatos electrónicos y las diversas tecnologías utilizadas.

Es posible determinar que las principales causas del problema mencionado corresponden:

1. Debilidad del marco regulatorio existente.
2. Deficiencia en la aplicación del marco regulatorio.
3. Falta de cultura ciudadana en el cumplimiento de las normas.

Como consecuencias asociadas al problema se identificaron:

1. Tasas de mortalidad por accidentes de tránsito elevadas configurándola como la 9 causa de mortalidad en Colombia para el año 2017.
2. Altas tasas de lesiones por accidentes de tránsito.
3. Gran cantidad de comparendos, donde el exceso de velocidad ocupa el primer lugar.

En Colombia, según las estadísticas vitales publicadas por el DANE, los accidentes de tránsito ocupan el noveno (9) lugar entre las principales causas de muerte para el año 2016. Para el mismo año, el Instituto Nacional de Medicina Legal reportó 52.536 casos atendidos por accidentes de tránsito, de las cuales, las lesiones fatales correspondieron a 7.280 fallecidos, equivalente al 13,86% del total de accidentados y las lesiones no fatales reportaron 45.256 personas, equivalente al 86,14%.

Entre el año 2015 y 2016 se presentó un incremento del 5,75% en las muertes por accidentes de tránsito, equivalente a un aumento anual de 396 víctimas; con esto se tiene que las muertes presentadas en el año 2016 equivalen a un total de años de vida potencialmente perdidos de 229.549, de los cuales 182.291 se representaron en muertes de hombres y 47.257 de mujeres.

Con respecto a las lesiones no fatales, las correspondientes a accidentes de transporte se evidenciaron como la segunda causa de lesiones después de la violencia interpersonal, mostrando una reducción entre los años 2015 y 2016 del 1,20% equivalente a una reducción en 550 casos. Por este concepto, en el año 2016 se perdieron alrededor de 56.948 años de vida saludable, de los cuales 21.089 representan años de mujeres y 35.860 de hombres.

De las 7.274 muertes por accidentes de transporte registradas en el año 2016 el 13,65% fueron de personas del rango de edad de 20 a 24 años, siguiendo por aquellos de 25 a 29 y por los de 30 a 34 años. Adicionalmente, según datos del Instituto Nacional de Medicina Legal, la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes se ubica en promedio en 14,94 donde las tasas más altas se concentran en los grupos de mayores edades, siendo para los mayores de 80 años una tasa cercana a 40 personas por cada 100.000. En cuanto a la distribución por edad de las lesiones por accidentes de transporte, se observa una distribución similar a la de las muertes, viendo la mayor cantidad de lesiones entre las edades de 20 a 34 años; la tasa de lesiones por cada 100.000 habitantes es mayor que la de mortalidad, pero se concentra nuevamente en las edades entre 20 y 34 años.

Con lo anterior, se observa que el hombre presenta mayor afectación en accidentes de tránsito en ambos tipos de lesiones. Con respecto a las edades se tiene que el 47,23% de las lesiones fatales corresponden a personas entre 18 y 39 años, así como para no fatales este valor asciende a 54,39%.

Ahora bien, se analizan a nivel nacional las 15 causas principales de comparendos para los años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, las cuales según código de infracción son las siguientes:

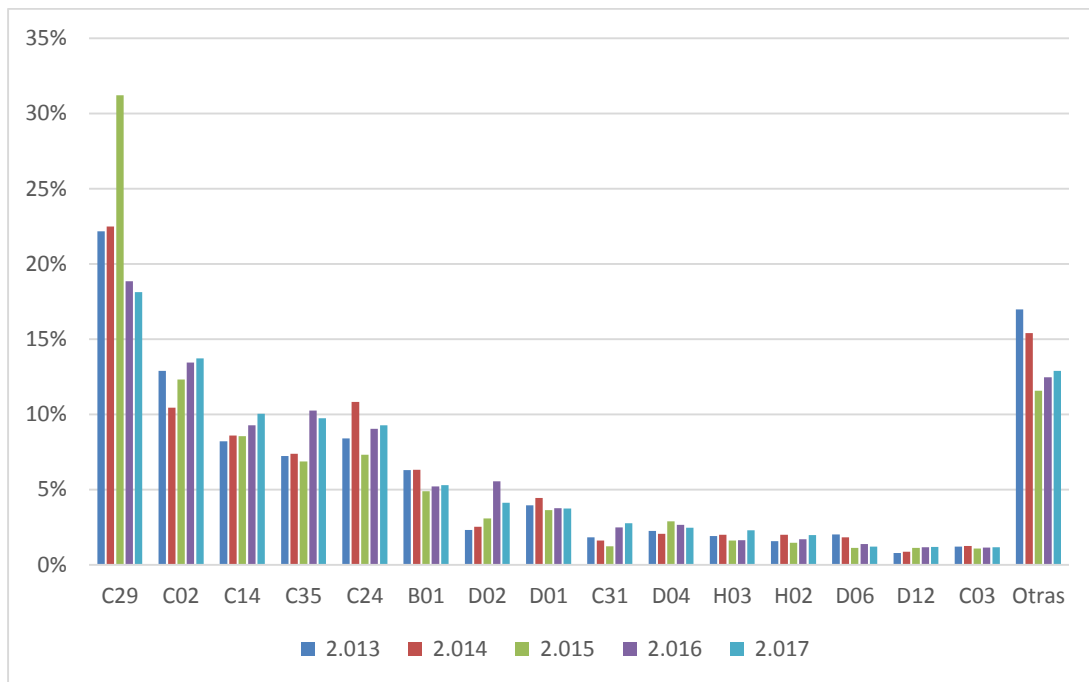
- C29: conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
- C02: estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

- C14: transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.
- C35: no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases.
- C24: conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- B1: conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
- D2: conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.
- D1: guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.
- C31: no acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
- D4: no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “pare” o un semáforo intermitente en rojo.
- H03: el conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, o no obedezca las indicaciones.
- H02: el conductor que no porte la licencia de tránsito.
- D6: adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta.
- D12: conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene la licencia de tránsito.
- C3: bloquear una calzada o intersección con un vehículo.
- B2: conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
- C32: no respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles prelación en las franjas para ellos establecidas.
- C38: usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tenerlas.
- C6: no utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

Para todos los años de análisis el comparendo C29 relacionado con el exceso de velocidad ocupa el primer lugar en el país, seguido por C02 relacionado con el estacionamiento de vehículos en sitios prohibidos, C14 y C35 sobre tránsito en sitios

restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente y la no realización de la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases.

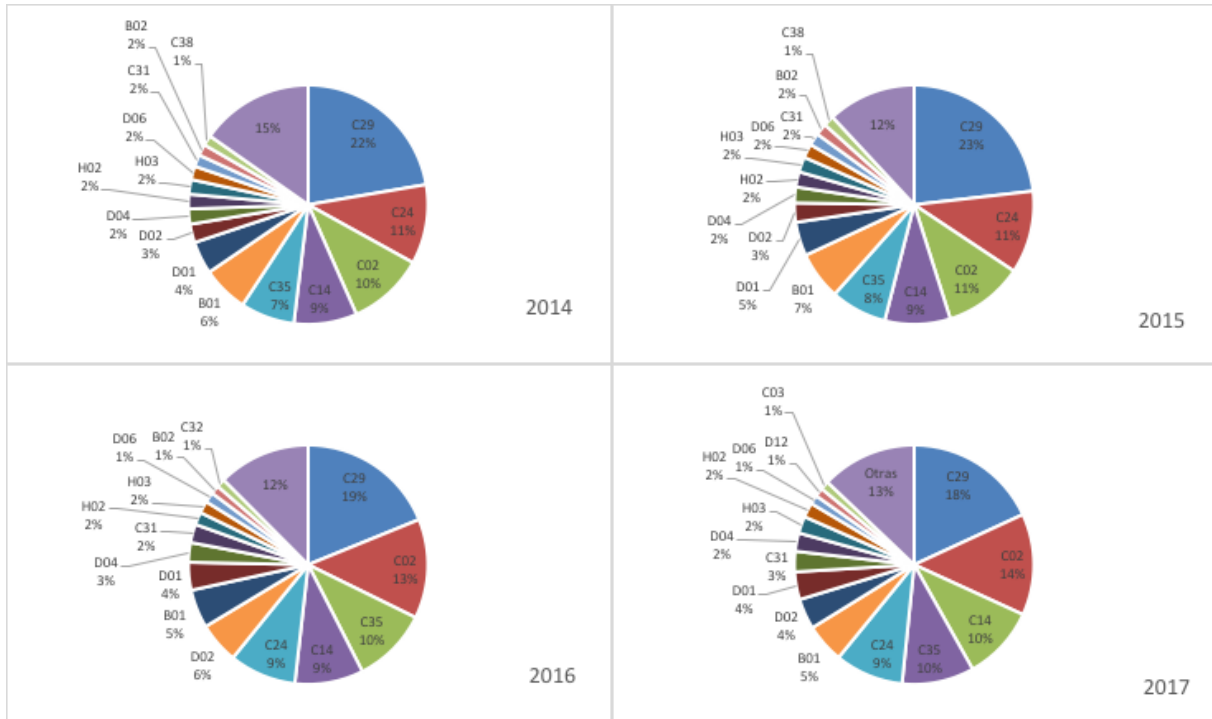
Gráfico 2. Principales infracciones Total país 2013 – 2017 por código de infracción.



Fuente: Elaboración GEE -SIC a partir de datos de SIMIT.

Al observar el comportamiento individual de las participaciones de los tipos de comparendos en el total de comparendos realizados en cada uno de los años se evidencia que los seis principales son C29 con más del 20% en todos los casos, C24, C02, C14, C35 y B01 para todos ellos.

Gráfico 3. Principales infracciones en Total país dividido por años por código de infracción. 2014 - 2017



Fuente: Elaboración GEE -SIC a partir de datos de SIMIT.

A las causas del problema mencionadas anteriormente, el AIN deberá identificar la solución efectiva y, si es procedente, recurrir a intervención del ente regulador, que contemple las particularidades del mercado en conjunto y genere una reglamentación adecuada. Lo anterior, podría dar paso a la posible intervención del Gobierno mediante la expedición de un reglamento técnico metrológico aplicable a cinemómetros (radares de velocidad), facultad que recae en la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) como ente encargado de la reglamentación y vigilancia en los asuntos de metrología legal y de la defensa de los derechos del consumidor¹¹.

En ese sentido, la acción de la SIC va dirigida a evitar la inducción a error al consumidor del control metrológico eficiente de estos productos, para proteger los intereses de los consumidores y promover en el mercado la seguridad, calidad, confianza, innovación, productividad y competitividad del sector productivo e importador de cinemómetros en el territorio nacional.

¹¹ Artículo 1 del Decreto 4486 de 2011.

Los actores involucrados en esta problemática se pueden resumir en los siguientes:

- *Conductores:* son los principales interesados en que se realice una medición adecuada y certificada de la velocidad registrada por las autoridades encargadas de realizar los diversos comparendos.
- *Empresas productoras de cinemómetros tanto a nivel nacional como internacional:* son aquellas sujetas al cumplimiento de la normativa impuesta sobre el aparato de medición en aras de garantizar su adecuado funcionamiento.
- *Organismos de tránsito de carácter departamental, municipal y distrital:* son los encargados de realizar las licitaciones de compras de instrumentos de medición de velocidad en sus respectivas áreas de influencia y son quienes deben verificar que los aparatos adquiridos cumplan con la normatividad vigente y garanticen una medición adecuada.
- *Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras y Agentes de Tránsito y Transporte:* funcionarios o personas civiles investidas de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigila, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, por consiguiente, son los encargados de imponer multas a los infractores.
- *Ministerio de Transporte de Colombia:* es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.
- *Concesiones Viales:* son licencias que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, para que, por medio de la celebración de un contrato estatal, desarrolle un bien de uso público, así las cosas, estos son los encargados de adquirir los dispositivos de multas instalados en las carreteras concesionadas y son quienes deben adquirir dispositivos que cuenten con la regulación establecida.
- *Instituto Nacional de Metrología:* es el encargado de, por la Resolución 718 de 2018, garantizar la trazabilidad de los instrumentos de medición de interés en este estudio.
- *Laboratorios de calibración y/o aprobación de modelo:* deben desarrollar la estructura necesaria para la realización de calibraciones y/o aprobación de modelo en el país, así como acreditarse por el Organismos Nacional de Acreditación de Colombia -ONAC.

- **ONAC:** es el organismo encargado de brindar la acreditación a los diversos laboratorios del país que deseen acreditarse en una norma técnica y/o reglamento técnico.
- **Superintendencia de Industria y Comercio:** es la entidad encargada de la realización del posible reglamento técnico, así como ejercer su vigilancia a través de las visitas de control metrológico y las investigaciones a que haya lugar cuando los diversos actores incumplan la reglamentación.
- **ICONTEC:** el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, es la entidad normalizadora del país, razón por la cual incurre en costos asociados a ajustar y/o crear procedimientos en caso de ser necesario para el instrumento en cuestión.

5. Referencias

-Congreso de la República de Colombia (2011). Ley 1450 del 16 de junio de 2001. *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010 – 2014.”*

-Departamento Nacional de Planeación. (2014). CONPES 3816. Mejora normativa: análisis de impacto.

-Giraldo López, Alejandro. (2015). Exigencias de calidad en mercados nacionales e internacionales. Editorial Legis.

-Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2017). Forensis 2016. Datos para la vida. Herramienta para la interpretación, intervención y prevención de lesiones de causa externa en Colombia. Vol. 18 N°1. Junio 2017.

-Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2011). Decreto 4886 del 23 de diciembre de 2011. *“Por medio del cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Industria y Comercio, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones”.*

-Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2015). Decreto 1074 del 26 de mayo de 2015. *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo”.*

-Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2015). Decreto 1595 del 5 de agosto de 2015. *“Por el cual se dictan normas relativas al Subsistema Nacional de la Calidad y se modifica el capítulo 7 y la sección 1 del capítulo 8 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, y se dictan otras disposiciones”.*

- Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). Resolución 718 del 22 de marzo de 2018. *“Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”.*
- OECD. (2008). Introductory Handbook for Undertaking Regulatory Impact Analysis (RIA). OECD.
- Organización Mundial del Comercio (1995). Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.
- Pinzón, Mauricio. A. (2016). Prácticas para mejorar la regulación en Colombia. Revista de Economía Institucional, 18(35), 207-228. Universidad Externado de Colombia.
- Poder Público – Rama Legislativa de Colombia (2002). Ley 769 del 6 de agosto de 2002. *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*
- Presidencia de la República de Colombia (2015). Decreto 1074 del 26 de mayo de 2015. *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo.”*
- Presidencia de la República de Colombia (2015). Decreto 2060 del 22 de octubre de 2015. *“Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.”*
- Roth, A-N. (2003). Políticas Públicas: formulación, implementación y evaluación. Ediciones Aurora. Bogotá.

