

CIUDAD Y FECHA: Bogota, 15 de Febrero de 2019  
LUGAR: SALON DE LA CALIDAD, BOGOTA  
HORA: De las 08:30 h a las 17:00 h.  
ASISTENTES:

EMPRESA	Delegado
ACEDAN - CDA AUTOFULL	Jhon F Piedra
ACEDAN	Jhony Arorrave
AMVA	Maria Edilia Arboleda
AMVA	Angela Quintero
ASESORIA Y CAPACITACIÓN	Roberto Iregui
ASO CDA	Cesar Ruiz
CDA AUTOLISTO DEL VALLE	Diego Guerrero
CDA DISTRITAL	Eduardo Rincon
CDA REVISIÓN MILENIO S.A.	Yeison Orozco
CDA ATUTOMAS LTDA	Alejandra Diaz
CDAV LTDA	Hector Fabio Lopez
COMPANÍA INTERNACIONAL DE INTEGRACIÓN	Jhon Pulido
DIAGNOSTIYA S.A.S.	Jhon Fredy Florez
DIAGNOSTIYA S.A.S.	Victor Arias
ICONTEC	Carlos Cruz
IQSA S.A.S.	Juan Esteiner Carvajal
INDRA	Carolina Ramos
INDRA	Jhoen Sesastian
INDUESA	Indira Galindez
IVESUR	Eliana Naranjo
JB-SPI LTDA	Juan Barajas
ONAC	Diana Rojas
PAP INVERSIONES LTDA	German Acosta
PREVICAR S.A.	Edwin Velasquez
SICOV CIZ	Jhon Piñeros
SKILL GROUP S.A.S.	Mario Casas
SKILL GROUP S.A.S.	Robinson Meza
TECNIMAQ INGENIERIA	Edgar corredor

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Verificación de la asistencia e intereses
2. Aprobación del orden del día
3. Aprobación del acta anterior
4. Continuación de la actualización de la NTC 5375 REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES
5. Temas varios
6. Temas a disposición del comité

## DESARROLLO

### 1 Verificación de asistentes e intereses

El profesional de normalización hizo reconocimiento de los asistentes e inició la reunión a las 8:40 h.

### 2 Aprobación del orden del día

El comité aprobó el orden del día propuesto en la invitación.

### 3 Lectura y aprobación del acta anterior

Se hizo lectura del acta anterior, la cual fue puesta en consideración de los miembros del comité, y se dio por aprobada.

Se aclara nombre de empresa y del delegado del acta anterior:

SKILL GROUP S.A.S.	Mario Casas
--------------------	-------------

Sin otras correcciones, se dio por aprobada el acta anterior.

#### 3.1 Presidente Ad Hoc

Siguiendo el instructivo de ICONTEC cuando el presidente titular no se ha designado, el comité eligió a la Ing. Juan Carvajal como presidente Ad Hoc quien acepto y agradeció la nominación.

### 4 Continuación de la actualización de la NTC 5375 REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DE 153-18

Teniendo en cuenta los compromisos establecidos en las reuniones anteriores, el comité continuo revisando uno por uno los defectos establecidos en los numerales 6 y 7 de la norma.

Entidad	Numeral.	Observación	Sustentación Técnica	Tratamiento dado en comité
CDA LOS DUJOS LTDA.	6. 2.1. Habitáculo de conductor y pasajeros	El número de sillas excede con lo estipulado en la licencia de tránsito.	Adicionar una nota donde se especifique puntualmente para los automotores de servicio público de pasajeros solicitar la ficha técnica de homologación del ministerio de transporte.	El comité acepta parcialmente el comentario, solicitando la tarjeta de operación:  El número de sillas excede el número de pasajeros estipulado en la licencia de tránsito o tarjeta de operación. A  Nota: Una silla puede, por sus dimensiones, alojar más de un pasajero.
ASO-CDA	6.4.2	<p>6.4.2 Se deben seguir las instrucciones del fabricante del luxómetro para el posicionamiento del equipo con respecto a la fuente a medir. Utilizando el alineador de luces con luxómetro se busca detectar:</p> <p>-Intensidad en algún haz de luz baja, es inferior a los 2,5 klux a 1 m ó 4 lux a 25 m. <b>A</b></p> <p><b>-La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 430 klux a 1 m de distancia ó 688 lux a 25 m A</b></p> <p>-La desviación de cualquier haz de luz en posición de bajas esta por fuera del rango 0,5 y 3,5 %, siendo 0 el horizonte y 3,5 % la desviación hacia el piso <b>A</b></p>	<p>Por tecnología del parque automotor nuevo, los vehículos son rechazados. De acuerdo a lo establecido en la</p>	<p>Durante la reunión se presentaron cuatro propuestas sobre el tema:</p> <p>La del ing. Edgar Corredor (TECNIMAQ), véase acta anterior.</p> <p>La del Ing. Espitia, (ASO CDA) (véase más abajo)</p> <p>La del ing. Cesar Pulido (INDUESA) (véase más abajo).</p> <p>Ing. Duque hizo propuesta de dejar el ítem como está actualmente, pero durante la reunión retiro dicha propuesta.</p> <p>Se determino crear un grupo de trabajo para unificar y simplificar las tres propuestas. El grupo esta conformado por</p> <p><b>Juvenal Espitia Edgar Corredor Cesar Pulido (INDUESA)</b></p> <p><b>Se determinó que la reunión se haga la primera Semana Diciembre, durante Medio día. El objetivo es filtrar/unificar la propuesta para enviar a consulta pública, tanto para livianos, pesados, motos, etc.</b></p>

En reunión de comité	<b><u>6.13</u></b>	Presentación de asociación de importadores de eléctricos sobre el tema, Ing. Iregui se compromete a invitarlos.		Se determino continuar con el proceso de normalización del documento, y recibir comentarios durante Consulta pública. (véase más abajo).
En reunión de comité	<b><u>6.7.12</u></b>	Incluir temas sobre simulación de carga.		Ing. Corredor hizo presentación que afecta el numeral 6.7.12 Condiciones por medir eficiencia. del frenado y simulación de carga. Véase más abajo. El comité determina que el tema se debe tratar con mayor detenimiento, y que debería ser estudiado en paralelo (junto con la actualización de la NTC 5375). Con este precedente, se determinó continuar con el avance del documento, pero con el pendiente de parte del Ing. Corredor, hará propuesta de como cambiaría el numeral.
En reunión de comité	<b><u>Numeral 7</u></b>		Varios	Para mejorar la redacción y comprensión de los requisitos del numeral 7, se mejoro y complemento el texto actual. (Véase más abajo)  Adicionalmente, se hizo una presentación del Ing. Juan Llano (Yamaha), sobre motocicletas con llanta gemela. Véase más abajo.

Presentación del Ing. Corredor sobre el numeral 6.7.12

## Sistemas de simulación de de Carga

En pruebas de frenado para vehículos pesados

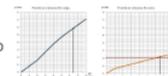
### Problemática en la revisión actual:

- Actualmente se miden las eficiencias de frenado **con el vehículo descargado**, esto, especialmente en vehículos pesados (con peso bruto vehicular más de 3.5 ton), es "incorrecto" debido a que una evaluación certera, debería hacerse con el vehículo cargado.



$$\text{Eficiencia de frenado \%} = \frac{\text{Fuerzas de frenado}}{\text{Masa Total}}$$

- En otras palabras, en una situación real (vehículo cargado) podemos estar evaluando un 10% del freno del vehículo, lo que genera un **grave problema de seguridad**



### Problemas en los CDA



- Un camión descargado **tiene un frenado más agresivo e impredecible**, lo que dificulta la prueba, pudiendo **generar falsos rechazos** por desequilibrio y por eficiencia.
- Se pueden **generar falsas aceptaciones** pues el freno puede ser insuficiente cuando el vehículo está cargado.
- Los sistemas como las **válvulas de regulación de frenado por carga**, no se "evalúan".
- Nunca se prueba la fuerza con la que se **presiona el pedal** del freno, así que un operario puede ejercer más presión que otro.

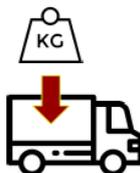
### Es algo nuevo? hay que hacerlo?



- La directiva 48 del **2010 de la UE**, establece que la prueba de frenos se debe hacer con carga para vehículos > 3.5 Ton.
- La **ISO 20169**, establece las directrices para la realización de la prueba con el vehículo cargado y las alternativas de "extrapolación".
- En algunos países de Europa, se ha utilizado desde el **2005**.
- Si el vehículo **viene cargado** o se carga en el CDA, se haría la prueba de forma similar a como se realiza en este momento.
- Las variaciones a definir, sería si el vehículo viene "**descargado**" o **parcialmente cargado**.
- Es imprescindible "evolucionar" en la norma** y tomar medidas a la problemática.

### Posibles soluciones:

- Que el vehículo **venga cargado** a su máxima capacidad. (ideal)
- Que se tomen mediciones de la fuerza en el pedal, la presión del sistema de frenos (neumático), el frenado y el peso, con el fin **de extrapolar** la eficiencia.
- Que se tenga **un conjunto de pesas** y grúas para cargar el vehículo.
- Que se incluya **un sistema de tirantes** que ejerzan una fuerza equivalente al peso requerido.
- Que se **levante el frenómetro** para cargar un eje.



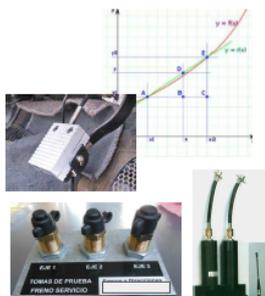
### 1) Llevar el Vehículo cargado para la prueba

- Situación ideal** para la prueba.
- Hay que "pesar" el vehículo** para saber si tiene la carga adecuada.
- Es un problema para el tenedor del vehículo, **conseguir carga** para que se realice la prueba, es más fácil que vaya descargado.
- Existen cargas que pueden ser difíciles de manejar, como **mercancías peligrosas (combustibles)**, desechos, vehículos de transportes de alimentos, y animales, etc.
- Problemas contractuales y "**daños en la carga**" (problema mínimo).
- Se puede **exceder la capacidad** de carga del frenómetro.



### 2) Extrapolar los datos

- Se debe contar con un sensor de fuerza en **el pedal**.
- Se debe **intervenir** el sistema neumático de frenado, para tomar la presión en tiempo real, lo que implica un juego de sensores.
- El sistema debe ser capaz de **procesar los datos al mismo tiempo**.
- Existen vehículos con sistemas mixtos hidráulicos y neumáticos (Presión o Vacío) lo que dificulta el proceso



### 3) Conjunto de pesas

- El vehículo **se puede cargar en el CDA**, produciendo resultados reales.
- Requiere **muchas pesas calibradas**.
- Cargar y descargar el vehículo **toma tiempo**.
- Posible **sobrecarga** del vehículo y daños durante el proceso.
- Algunos vehículos no pueden ser cargados pues su **carrocería tiene propósitos específicos** que no admiten las pesas.



4) Sistemas de Tirantes.

- Se puede **simular la carga en el CDA**.
- Se puede **acoplar a muchos tipos de vehículos**.
- Los talleres pueden ofrecer **adaptaciones**.
- **Hay que hacer un foso** en medio del frenómetro con sistema de seguridad para evitar accidentes.



5) Elevador de frenómetro

- Es posible **no alcanzar la carga necesaria**, por ello es usado en conjunto con el sistema de extrapolación y hay que **"intervenir" el vehículo**.
- El efecto de carga es cobra sentido **con 3 o más ejes**, por lo tanto en vehículos de 2 ejes no es eficaz.
- Requiere de la **adaptación de los rodillos** para elevar el equipo.
- Debido a la suspensión, el efecto de elevación no influye mucho, pero si puede **"sobrecargar" el eje**.



Qué hacer?

Alternativas combinadas, por ejemplo:

- Si el vehículo viene cargado, hacer la prueba "normal", (establecer si la carga es **"suficiente"** para ese tipo de vehículo).
- Si el vehículo lleva una carga "peligrosa" o "molesta", debería ir **descargado** (o con carga por defecto, en el caso por ejemplo de una mezcladora) y aplicar un método de simulación de carga.
- Usar **sensores en el pedal** para garantizar la fuerza aplicada.

Métodos de simulación: (**hay que garantizar la prestación del servicio**)

- Si el vehículo viene parcialmente cargado o descargado, se pueden colocar pesas, o tirantes sobre la suspensión. El mercado de talleres podrá generar soluciones para adaptar puntos de tiro.
- Si se llega a decidir usar **elevadores de frenómetro** como método alternativo, se debe usar **extrapolación** e intervenir el sistema de frenos. El mercado de talleres podrá generar soluciones para poner puntos de prueba en vehículos difíciles.

Nota: Los frenómetros de plataforma no serían adecuados para estas pruebas.

Gracias  
Ing. Edgar Comedor

PRESENTACIÓN Ing. Juan P Llano (YAMAHA)

YAMAHA TRICITY



Modelo	TRICITY (2012-2015)
Cilindros	1 (200cc)
Ancho total	730mm
Altura total	1220mm
Altura al asiento	780mm
Distancia entre ejes	1200mm
Distancia mínima del piso	120mm
Peso (sin aceite y sin carga de gasolina llenos)	165kg
Tipo de motor	4 Tiempo DOHC, refrigerado por líquido
Operación de los cilindros	1 Cilindro, inyección directa electrónica
Cilindrada	195 cc
Distancia por cámara	50,4500 mm
Distancia de compresión	10,0 mm
Potencia Máxima	10,0 kW a 6000 rpm
Velocidad máxima	120,0 km/h a 6000 rpm
Apertura	1 (electrónico)
Forma de bombeo	Cadena (mecánico)
Sistema de alimentación	Inyección de combustible
Capacidad de combustible	16,0 L
Consumo	1,0 L/100 km
Volaje	12V, 4,5 A
Tipo de encendido	100% CVT
Tipo de embrague	Embrague centrífugo seco
Tipo de transmisión	Automática por variador
Relación de transmisión en 1ra	2,36 - 0,746
Tipo de dirección	Amortiguador telescópico
Indicador	20" / 50"
Control	60mm
Reserva de potencia	WORLD-STAR 400
Desde fábrica	110000,0 km
Peso (incluido)	165kg
Peso (sin aceite)	165kg
Tipo de suspensión delantera	Horquilla telescópica
Tipo de suspensión trasera	Unidad central de
Luz principal	Bombillo halógeno
Luz auxiliar	12V, 40W x 1



YAMAHA NIKEN





SIN ESTABILIDAD PROPIA



L 60/52 ES Diario Oficial de la Unión Europea 23.10.2013

REGlamento (UE) Nº 168/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (Texto pertinente a efectos del EEE)

72) «ruedas gemelas»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm;

Para contestar cite:  
Radicado MF No.: 20144110335561  
12-09-2014

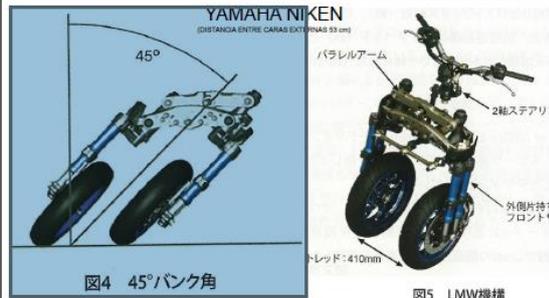
montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm”.

De conformidad con lo antes señalado se tiene que los vehículos automotores que tienen tres ruedas y las ruedas delanteras o traseras son gemelas serán considerados como motocicletas, para efecto de su registro, circulación, revisión técnico-mecánica y emisiones de gases.

Cordialmente,

*Ramón Villanueva*  
RAMÓN VILLANUEVA BARCHENA  
Subdirector de Transporte (e)

YAMAHA NIKEN  
(DISTANCIA ENTRE CARAS EXTERNAS 58 cm)



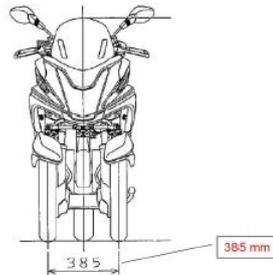
45°

トラック: 410mm

図4 45°バンク角

図5 LMW機構

YAMAHA TRICITY  
(DISTANCIA ENTRE CARAS EXTERNAS 48 cm)



B400 Brake Tester Measures:

- ✓ Side-to-side brake balance on front and rear axles
- ✓ Actual brake force
- ✓ Front-to-rear brake balance\*
- ✓ Deceleration
- ✓ Vehicle weight

Plates use exclusive roller-bridge technology, moving only thousands of air ducts in order to operate. Very durable design uses stainless steel-steel components.

ancho 58 cm

ancho 70 cm

## CORRECCIONES AL TEXTO DEL DOCUMENTO:

El comité aprobó los siguientes textos del DE 153-18:

**5.1.1** El CDA debe verificar las condiciones mínimas que debe cumplir el vehículo, para ser presentado a la inspección, como:

- que se encuentre descargado (vacío)
- que su estado de limpieza que permita la labor de inspección del vehículo
- que se encuentre sin copas que cubra el rin y/o los pernos, y con la alarma desactivada.

Nota: La tapa del cubo del rin, que cubre exclusivamente la tuerca del eje, no se considera como copa.

- la correcta presión de inflado de las llantas (cuando sea posible)
- Sin protector de la llanta de repuesto (cuando aplique)
- que presente accesibilidad a los compartimientos destinados a la carga

- En motocicletas de transmisión automática, estas deben tener soporte central
- Todas aquellas condiciones necesarias para llevar a cabo la totalidad de la inspección.

Si el vehículo no cumple las anteriores condiciones mínimas, el CDA no debe efectuar la inspección.

NOTA 1: Las adaptaciones comerciales e industriales ancladas a los vehículos no son consideradas como carga.

NOTA 2: previa autorización del cliente, el CDA puede:

- Realizar ajuste de la presión de inflado de las llantas
- Retirar las copas de los rines.
- Retirar el protector de la llanta de repuesto.
- Retirar el protector de la batería.
- Retirar elementos de seguridad (candados, cadenas, etc.) de cabina basculante cuando aplique
- Retirar la cubierta del motor (cuando aplique)

### 6.13 SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

Mediante inspección sensorial, se busca detectar:

Descripción del defecto	A	B
Mala fijación, deterioro excesivo, fugas de combustible en el sistema (cuando aplique)	X	
en vehículos eléctricos o híbrido, conexiones eléctricas con riesgo de ignición, desprendimiento.	X	

#### 6.7.14 Prueba de frenado (Se cambia por Condiciones por medir)

En caso de que se presente alguno de los siguientes defectos, no se debe realizar, continuar o finalizar con la prueba de eficacia ni de desequilibrio por eje.

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	Llantas en mal estado (con roturas, exposición de alambres o lonas, deformaciones en la banda de rodadura, etc.)	X	
	Cualquier falla (rotura de mangueras, desprendimiento de cualquier elemento del sistema de frenos, entre otros.) que impida la realización o finalización de la prueba de frenos.	X	

#### 6.7.12 Elementos de frenado (nuevo ítem y cambia numeración)

En caso de ser visible, mediante inspección sensorial, se busca detectar:

## 7. REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA PARA MOTOCICLETAS

La revisión en cuanto a los defectos presentados en este numeral se debe realizar a motocicletas.

Cuando los vehículos automotores por especificaciones de equipo original, presenten diferencias con los criterios establecidos en la presente norma, se debe tener en cuenta tales especificaciones del fabricante (OEM, *Original equipment manufacturer*)

## 7.1 REVISIÓN EXTERIOR

### 7.1.1 Exterior y chasis

mediante inspección sensorial, se busca detectar:

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	Partes exteriores en mal estado (flojas, sueltas), que presenten peligro para los demás usuarios de la vía.	X	
	Presencia de aristas o bordes cortantes exteriores en el vehículo.	X	
	Roce o interferencia entre las llantas y los guardabarros, chasis o suspensión.	X	
	Corrosión exterior en elementos diferentes al chasis.		X
	Presencia de fisuras, cortes, perforaciones, dobleces o corrosión en el chasis	X	
	Presencia de soldaduras en lugares diferentes a las zonas de unión, en largueros y travesaños del chasis.		X
	Roturas, perforaciones, desacople o inexistencia del sistema de escape. NOTA: Algunos diseños de sistemas de escape en motocicletas, tienen uno o más orificios pequeños, los cuales no deben considerarse como defecto.	X	
	Inexistencia, mal estado o riesgo de desprendimiento de cualquiera de los guardabarros.	X	
	Inexistencia, mal estado, mal anclado o con riesgo de desprendimiento del sillín y/o asideros	X	
	Inexistencia mal estado, mal anclado, con riesgo de desprendimiento o deformación de cualquiera de reposapiés o sus cauchos o antideslizantes	X	
	La inexistencia de al menos un soporte de estacionamiento.	X	
	El mal funcionamiento de cualquiera de los soportes de estacionamiento.	X	

### 7.1.2 Retrovisores

Mediante inspección sensorial, se busca detectar:

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	La inexistencia, mal estado o fijación deficiente de cualquiera de los dos espejos retrovisores funcionales, o del conjunto retrovisor (ejemplo, cámaras OEM)	X	

### 6.1.4 Retrovisores

Mediante inspección sensorial, se debe detectar:

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	La inexistencia de cualquier retrovisor funcional lateral	X	
	Estado de las superficies o fijación deficiente o con riesgo de desprendimiento de cualquier espejo retrovisor funcional en su conjunto (ejemplo, cámaras OEM).	X	

## 7.3 ELEMENTOS PARA PRODUCIR RUIDO

### 7.3.1 Dispositivos de ruido no permitidos

mediante inspección sensorial, se busca detectar:

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	Existencia de algún tipo de dispositivo o accesorio diseñado para producir ruido o motocicletas sin silenciador.	X	
	Existencia de corneta, en reemplazo de avisador acústico	X	
	Presencia de resonador o adaptaciones para producir ruido en el sistema de escape	X	

### 7.3.2 Avisador acústico o pito

mediante inspección sensorial, se busca detectar:

Numeral	Descripción del defecto	Clasificación del defecto	
		A	B
	Inexistencia o mal funcionamiento o del avisador acústico.	X	

## 5 Temas varios

El profesional de normalización recibió la siguiente consulta:



**Centro de Diagnóstico Automotor**  
Servicio de Revisión Técnico Mecánica  
Vehículos livianos públicos o particulares, motocicletas de 2 Tiempos y 4 Tiempos.  
Certificado de Acreditación ONAC DIN-028 Resolución Ministerio de Transporte 0003791, 03 DIC 2014

Santiago de Cali, 17 de diciembre del 2018

Ingeniera  
**Mónica Vivas**  
Directora de Normalización Técnica  
ICONTEC INTERNACIONAL  
Ciudad

Cordial saludo

Referencia: Consulta al comité 196

**5.1.1 El vehículo debe presentarse descargado (vacío) y en estado de limpieza que permita la labor de inspección del vehículo. Igualmente debe estar sin tapacubos (copas) y la alarma desactivada.**

Me dirijo a ustedes para solicitarles una aclaración del Numeral 5.1.1, de la NTC 5375 Tercera actualización 16/05/2012, en lo referente a que el vehículo debe presentarse sin Tapacubos (Copas).

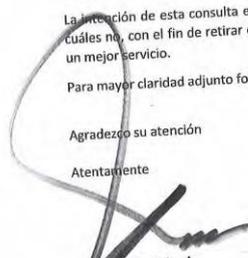
En los vehículos encontramos diferentes elementos que se acoplan a los rines, y en algunos casos consideramos que la presencia de los mismos, no afecta el proceso de inspección.

La intención de esta consulta es definir cuáles de estos elementos se consideran Tapacubos (Copas) y cuáles no, con el fin de retirar estos elementos únicamente en los casos que sea necesario y así prestar un mejor servicio.

Para mayor claridad adjunto fotografías de casos que tomamos como ejemplos.

Agradezco su atención

Atentamente

  
Jose Aurelio Caicedo  
Gerente  
Centro de Diagnóstico Automotor  
Autolisto del Valle S.A.S.  
Teléfono: 3110808 Ext.: 2010  
Cel.: 322 651 5411



2019000271  
SEDE PRINCIPAL  
NUM FOLIO 1  
FECHA RADICACIÓN: 02/12/2018 09:37:00  
TIPO RAD: RECEPCIÓN EXTERNO  
DESCRIPCIÓN DOC: CONSULTA COMITE 196

RESIDENTE: AUTOLISTO NORMALIZACION  
CIUDAD RESIDENTE: BOGOTÁ-BOGOTÁ D.C.  
DESTINATARIO: MONICA VIVAS RODRIGUEZ NORMALIZACION  
CIUDAD DESTINATARIO: BOGOTÁ-BOGOTÁ D.C. 201900027

Santiago de Cali Carrera 50 # 14C 38 Entrada por la calle 14C Informes: 3110808 3226515394  
Email: cdaautolisto@hotmail.com



**Centro de Diagnóstico Automotor**

Servicio de Revisión Técnico Mecánica  
Vehículos livianos públicos o particulares, motocicletas de 2 Tiempos y 4 Tiempos.  
Certificado de Acreditación ONAC OIN-028 Resolución Ministerio de Transporte 0003791 03 DIC 2014



Ejemplo 1



Ejemplo 2



**Centro de Diagnóstico Automotor**

Servicio de Revisión Técnico Mecánica  
Vehículos livianos públicos o particulares, motocicletas de 2 Tiempos y 4 Tiempos.  
Certificado de Acreditación ONAC OIN-028 Resolución Ministerio de Transporte 0003791 03 DIC 2014



Ejemplo 3



Ejemplo 3



Centro de Diagnóstico Automotor

Servicio de Revisión Técnico Mecánica  
Vehículos livianos públicos o particulares, motocicletas de 2 Tiempos y 4 Tiempos.  
Certificado de Acreditación ONAC OIN-028 Resolución Ministerio de Transporte 0003791 03 DIC 2014



Ejemplo 4



Ejemplo 5

El comité en consenso determina responder la inquietud de la siguiente forma:

Teniendo en cuenta la plenaria del comité 196 Centros de Diagnóstico Automotor de ICONTEC celebrada el 15 de febrero de 2019, el comité responde a su inquietud sobre el numeral 5.1.1 de la siguiente manera:

La NTC 5375, tercera actualización (16/05/2012) es la norma actual y vigente utilizada por los Centros de Diagnóstico Automotor para realiza la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases Contaminantes, exigida por las autoridades, y tomada como referencia por el Organismo De Acreditación de Colombia para acreditar los CDA. Por lo tanto, se debe cumplir con todos los requisitos de la norma vigente, incluido el numeral 5.1.1.

Por otra parte, es necesario aclarar que dicha norma esta siendo actualizada por el comité mencionado, y que en las distintas reuniones que se ha tenido, se está complementando la información del numeral 5.1, para incluir la información que usted menciona, en lo referente a presentación sin tapacubos (copas). Lo invitamos a que participe en los comités técnicos del comité 196, de tal manera que este actualizado con la información que allí se genere.

Adicionalmente, se recibió el siguiente comunicado de ANSV, para información del comité:

CT 196 - CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR  
ACTA 063



GOBIERNO  
DE COLOMBIA



AGENCIA NACIONAL DE  
SEGURIDAD VIAL



Agencia  
Nacional de  
Seguridad Vial



Al contestar por favor cite estos datos:  
Radicado No. 20181500034721

Bogotá D.C. , 26/12/2018

Señor  
**GONZALO CORREDOR SANABRIA**  
Presidente  
Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor  
Avenida Calle 26 N° 96J- 66 Oficina 317 – Edificio Optimus  
Bogotá, Colombia  
La ciudad

Asunto: Respuesta Radicado N°2018-204-004251-2

Respetado Señor Gonzalo,

De manera atenta y en atención a su solicitud recibida en la Agencia Nacional de Seguridad Vial el día 17 de diciembre de 2018, nos permitimos manifestar lo siguiente:

Actualmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial se encuentra elaborando una agenda normativa para desarrollar la reglamentación vehicular armonizada con normas internacionales, específicamente las regulaciones vehiculares del acuerdo de 1958 de la CEPE (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa).

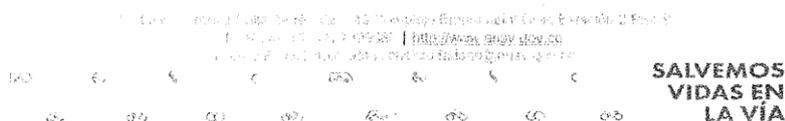
Entre esta reglamentación, se tiene contemplado la adopción de la normativa de iluminación para las diferentes tipologías vehiculares, la cual se desarrollará de acuerdo con la prioridad establecida de la adopción de diferentes regulaciones y con base a los resultados del análisis de impacto normativo correspondiente que debe realizarse previamente.

Esperamos que nuestra respuesta sea de su entera satisfacción, estaremos atentos ante cualquier inquietud.

Cordialmente,

  
**JUAN CARLOS LOPEZ LOPEZ**  
Jefe de Oficina Asesora Jurídica  
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Elaboró: Oscar Mauricio Carmona Celis - Oficina Asesora Jurídica



## 6 Temas a disposición de los asistentes

**6.1** El comité determino revisar los defectos uno a uno por numerales, teniendo el cuidado de no re abrir los temas que ya han sido cerrados, y que los comentarios que no alcancen a ser tratados, sean propuestos durante el periodo de consulta pública.

**6.2** En la próxima reunión, se va a continuar revisando el numeral 7 de la NTC 5375 por medio del cuadro de comentarios. .

**6.3** El profesional de normalización reitero la necesidad de elegir un presidente del comité por un período normal (dos años, según el Reglamento de Normalización de ICONTEC), teniendo en cuenta la necesidad de actualizar las NTC de la RTM y de Gases.

En la próxima reunión, se va a realizar la elección de presidente, para lo cual se solicita a las empresas gubernamentales y las afiliadas a ICONTEC para que se postulen.

**6.4** El siguiente cuadro muestra las próximas reuniones de comité, que pueden variar por razones ajenas al ICONTEC o al Profesional de Normalización:

<b>Fecha</b>	<b>Hora</b>	<b>Lugar</b>
Marzo 8	08:30 h a 16:30 h	Pendiente por definir
Abril 12	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Mayo 10	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Junio 7	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Julio 5	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Agosto 9	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Septiembre 13	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Octubre 4	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon
Noviembre 1	08:30 h a 16:30 h	Salón de la Calidad, Fabio Tobon

Siendo las 17:00 h se dio por terminada la reunión.

---

Juan Carvajal  
Presidente Ad Hoc

---

Carlos Alberto Cruz  
Coordinador