

ACTA No. 001

CIUDAD Y FECHA:	Bogotá D.C., 2022-05-27	Hora inicio	Hora finalización
		8:15 am	11:30 am
NOMBRE DE LA REUNIÓN:	Mesa de trabajo cONACtualidad – Revisión comentarios NTC 5375:2012		
Responsable (Moderador):	Eliana Lizeth Naranjo Zuleta – Coordinadora sectorial CDA		

1. ASISTENTES: consideración

	Nombre	Entidad / Área
1	Diego A. Rodríguez J.	ONAC – Director técnico Nacional
2	Eliana Lizeth Naranjo Z	ONAC – Coordinadora Sectorial CDA
3	Maria Teresa Mateus	ONAC – Coordinadora Sectorial CDA
4	Mario Casas	ONAC – Evaluador Líder
5	Julieth Moreno García	ONAC – Profesional Experto CDA
6	John Fredy Florez	DIAGNOSTIYA SAS - GERENTE DE OPERACIONES
7	Edwin Yesid Velásquez Sierra	CDA AUTOMAS LTDA - Gerente de operaciones RTM.
8	William Alfaro	FENALCO - GERENTE GREMIAL
9	Jacqueline Pelayo	FENALCO Bogotá - Asistente gremial
10	Adriana Cuartas	Certificadora vpmotor tecno - Coordinador calidad
11	Cesar Augusto Zapata Barroso	CDA REVITEC S.A. - Coordinador de Calidad
12	Mayka Lucía Contreras Echeverry	ASO CDA - Miembro Junta Directiva
13	Pedro Mauricio Caro	Fenalco – Asesor
14	Daniel Reyes Lizcano	CDA BOGOTA SAS - Director técnico
15	Rafael Niño Niño *	FENALCO- comité de CDAs, Inversiones niño Alvarez
16	Felipe Pinzón *	Coordinador de Calidad Red de Movilidad

*No hay registro en el listado de asistencia, pero se confirma la participación en la grabación de la sesión.

2. ORDEN DEL DÍA

- 2.1. Presentación de la metodología
- 2.2. Consolidados resultados formulario
- 2.3. Revisión comentarios Sesión 1: NTC 5375:2012

3. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

3.1 Se realizó la presentación de la metodología:



3.2 Se presentó el resumen de los comentarios recolectados mediante el formulario y se definen las fechas de las próximas sesiones:

NORMA	TOTAL COMENTARIOS	PARTICIPACIÓN	SESIONES PROPUESTAS	FECHA Y TIEMPO REVISIÓN COMENTARIOS
NTC 5375:2012	11	41%	SESIÓN 1	4 horas (27 de mayo)
NTC 4983:2012	1	4%	SESIÓN 2	4 horas (1 de julio)
NTC 5385:2011	2	7%		
NTC 5365:2012	4	15%		
RAC-3.0-01 versión 08 / RAC-3.0-03, versión 5 Numeral 6.6 / 4.1, 4.3.1	1	4%	SESIÓN 3	4 horas (29 de julio)
ISO/IEC 17020:2012	8	30%		

3.3. Revisión comentarios sesión 1: NTC 5375:2012

La presentación y revisión de los comentarios se realizó por requisito de la norma, haciendo lectura completa de las tres columnas para discusión y análisis de los asistentes. Asimismo, cada comentario cuenta con una fila en la parte inferior en la cual se registró la acción que, en consenso con los participantes de la sesión, se acordó para dar tratamiento al mismo.

▪ **5.1.1 Tapacubos:**

NTC 5375:2012c



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC						ANÁLISIS ONAC					
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.	En la actualidad dentro de las evaluaciones el ítem se interpreta, que los tapacubos que se acoplan a los rines también deben ser retirados, lo que ha generado un sin número de interpretaciones que se ha solicitado aclarar. Se manifiesta que existen múltiples criterios que indican el retiro del elemento (Tapacubos) en las evaluaciones, al interpretar que estas deben quitarse para los casos en los que estas tapas cubren todo el rin y que van sujetas con los pernos de sujeción al rin, y también, cuando estas cubren exclusivamente la tuerca del eje de rueda. No es necesario que los tapacubos que se encuentran sujetos al rin con los pernos de sujeción, así como las tapas que cubren la tuerca del eje de la rueda, sean retirados para realizar la inspección. Esto representa una complejidad para el organismo de inspección y dentro de la evaluación del ítem sin la extracción, se puede identificar en la mayoría de las veces el defecto como tal.						El objetivo de la pre revisión es definir que el ítem se encuentra preparado para ser inspeccionado. La norma es clara y precisa al definir que el ítem no debe ingresar con tapacubos sin establecer excepciones.					
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No	



Desde ONAC se recordó que, en relación con este comentario y los requisitos aplicables, es responsabilidad de los OEC asegurar el cumplimiento del numeral 7.2.2 de la ISO/IEC 17020:2012 *“El organismo de inspección debe determinar si el ítem a inspeccionar ha sido preparado para ser inspeccionado”*.

Así mismo, se reitera que el referente normativo (NTC 5375:2012) establece en el numeral 3.1.5 lo siguiente: *“3.1.5 Inspección sensorial. Examen que se realiza por personal competente según requerimientos especificados mediante percepción sensorial de los elementos del vehículo con la ayuda de herramientas, sin retirar o desarmar partes del vehículo, atendiendo a probables ruidos, vibraciones anormales, holguras, fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas, o desensamble de conjuntos.”* (Subraya fuera del texto original)

Por otra parte, uno de los participantes solicitó a todos los asistentes aclaraciones adicionales sobre el estado de la actualización de la norma, por tanto se mencionó: en el marco del comité de normalización - CT 196 - CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR ACTA 063, se realizó, a

través de una respuesta a una consulta sobre el tema de tapacubos, la necesidad de retirar cualquier tipo de tapacubos para permitir la correcta inspección del ítem, registrando en el acta en mención (Anexo) lo siguiente:

"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."

CT 196 - CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR ACTA 063



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.

Los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, llegando a la conclusión de registrar en el acta dicho análisis.

▪ 5.2 SOAT

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC			ANÁLISIS ONAC							
5.2 Se debe comprobar la identificación del vehículo confrontando: placa, marca, clase de vehículo, servicio y color, con base en los siguientes documentos: - La licencia de tránsito del vehículo. - El seguro obligatorio de accidentes de tránsito vigente.	se sigue exigiendo. (no requiere ley 2050 art. 21)			Si bien es un requisito establecido en las Normas Técnicas aplicables, el regulador modificó algunos de estos requisitos mediante la ley 2050 de 2020, por ende, ONAC aplica los criterios que establece el dueño del esquema, a través de los mecanismos formales (actos administrativos).							
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No

Al respecto, no se presentaron argumentos adicionales, por tanto, los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, concluyendo como suficiente registrar en el acta dicho análisis.

ARTÍCULO 21°. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto – Ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características

2050

determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.

Por otra parte, un asistente mencionó algunas novedades sobre la identificación del ítem y las posibles inconsistencias con el registro del tipo y clase de vehículos en la licencia de tránsito. Sin embargo, teniendo en cuenta que no hizo parte de los comentarios presentados en el formulario, se registra un compromiso en la presente acta para abordar el tema en una sesión posterior a las necesarias para el tratamiento de los comentarios ya registrados.

- 6.1.6 Campo de visión mínima

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC				ANÁLISIS ONAC						
6.1.6 La existencia de fisuras, impactos o láminas adheridas, publicidad o adhesivos al(a los) parabrisa (s), que dificulten el campo de visión mínima del conductor.	Hay ambigüedad. (es subjetivo, ya que el defecto es si dificultan el campo de visión mínima del conductor)				Definición RAE dificultar: <i>Hacer difícil algo, introduciendo obstáculos o inconvenientes que antes no tenía</i> La palabra "dificulten" en la norma es relativo. Por ende, el OEC debe documentar el método o procedimiento no normalizado y debe ser apropiado, a parte de objetivo.						
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No



En el presente análisis se analizó y reitero que es responsabilidad del CDA definir que es dificultad y el método **apropiado** para inspeccionar el defecto, esto en cumplimiento con lo establecido en la ISO/IEC 17020.

En consecuencia, los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, concluyendo que el tratamiento es suficiente registrando en el acta dicho análisis.

- 6.1.6 Vidrios que no son transparentes

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC						ANÁLISIS ONAC					
6.1.6 Vidrios que no sean transparentes en los vehículos de transporte público de pasajeros de circulación urbana	Aplican el defecto a tipos de servicio que son de servicio intermunicipal (taxis son municipales normalmente, art. 90 indican que es para los vehículos de servicio público colectivo urbano)						-El defecto establece su aplicación para servicio urbano. -Es responsabilidad del OEC demostrar que el vehículo es o no de servicio urbano (Identificación del ítem) -Para vehículos de servicio intermunicipal no aplica.					
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No	

Una vez analizado y discutido el comentario, los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, concluyendo como suficiente registrar en el acta dicho análisis.

6.14 Protector cardán trasero

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC						ANÁLISIS ONAC					
6.14 Inexistencia de protector para desprendimiento del cardán trasero	Hay ambigüedad. (No hay especificación en manuales o fichas técnicas de los vehículos)						Es responsabilidad del OEC asegurar el cumplimiento del capítulo 7 de la ISO/IEC 17020:2012 (7.1.3 Definir métodos no normalizados)					
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No	

especificaciones de equipo original, presenten diferencias con los criterios establecidos en la presente norma, se debe tener en cuenta tales especificaciones previa verificación de los manuales de fabricante correspondiente.”, y la Resolución 3625 de 2020 emitida por el Ministerio de Transporte, en su anexo técnico número uno (1) numeral 1 define: “NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor- CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos de nuevas tecnologías que ingresen al país y que pretendan inspeccionar”

En este sentido, es el OEC el encargado de documentar métodos que le permita evaluar de manera adecuada, los ítems incluidos en su alcance.

De esta manera, los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, concluyendo suficiente registrar en el acta dicho análisis.

7.4.2 Medición de luces en motocicletas:

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN /POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC	ANÁLISIS CS					
<p>7.4.2 Utilizando el alineador de luces con luxómetro se busca detectar (2 defectos):</p> <ul style="list-style-type: none"> La intensidad de la luz menor a 2,5 klux a 1 m o 4 lux a 25 m. Se debe acelerar la moto hasta lograr la mayor intensidad de luz. La desviación de cualquier haz de luz en posición de bajas esta por fuera del rango entre 0,5 y 3,5 %, siendo 0 el horizonte y 3,5% la desviación hacia el piso 	<p>-Existen algunas discrepancias en la prueba de medición de luces, donde lo que un evaluador puede considerar doble farola, otro evaluador lo puede considerar como única farola.</p> <p>-Indica el remitente / no debe haber diferencias de posturas y el ONAC debe definir de manera taxativa si se suman o no las farolas dobles</p> <p>-En algunos casos, se ha solicitado la intensidad de luz alta, sin embargo, en el defecto no se hizo referencia como en el numeral 6.4.2</p> <p>-Se debe contextualizar con el defecto del numeral 6.4.2, que indica la medición de la intensidad en luces bajas.</p> <p>-Hay ambigüedad solo se debe medir la luz de baja.</p>	<p>-La norma no se refiere a farolas sino a la intensidad del haz de luz emitida por los vehículos tipo motocicletas, no se define un método normalizado, ya que dependiendo de las condiciones del vehículo y las indicaciones del fabricante del equipo, el OEC debe identificar el método apropiado para la medición de intensidad e inclinación y asegurar su aplicación.</p> <p>-El método debe ser definido por el OEC, ya que en los vehículos existen diferentes configuraciones, se presentan en varios casos modificaciones de las piezas originales (motocicletas no tienen requisito de originalidad), por eso es importante medir todas las configuraciones posibles.</p> <p>-Se debe considerar la aplicación del Formato Uniforme de Resultados-FUR establecido por la resolución 3625 de 2020, que incluye los campos de registro para la intensidad de cada haz de luz, conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana - NTC 5375, 6218 y 6282 para vehículos automotores o aquellas que las actualicen, modifiquen o sustituyan, previa adopción del Ministerio de Transporte.</p> <p>-Se evalúa el método determinado por el OEC y que la medición realizada se encuentre reportada en el FUR.</p>					
<p>Requiere generación de NTE</p>	<p>Si No</p>	<p>Tratamiento mediante JAC</p>	<p>Si No</p>	<p>Acta CONACTUALIDAD</p>	<p>Si No</p>	<p>Transferir preocupación al regulador</p>	<p>Si No</p>

Se aclara que para motocicletas no aplica sumatoria de intensidad y que el software está sujeto al método establecido por el CDA. Así mismo, es responsabilidad del organismo definir el método para la medición de las diferentes configuraciones y demostrar que es apropiado para el fin previsto, atendiendo por ejemplo la reciprocidad.

Los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado, concluyendo como suficiente tratamiento registrar en el acta dicho análisis.

▪ **7.10 Soporte central para motocicletas**

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN Y POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC						ANÁLISIS CS				
<p>7.10 La inexistencia o el mal funcionamiento del los soportes de estacionamiento.</p>	<p>Algunas motocicletas que transitan en el país y llegan al CDA se presenta la novedad que no poseen el soporte central de estacionamiento ya que estos vehículos fueron diseñados sin este elemento. En otros casos solamente poseen un soporte lateral, sin embargo, dentro de las auditorias, los evaluadores indican que es necesario regirse por las listas de chequeo de la NTC 5375, y teniendo en cuenta que el numeral 7 no fue indicada la prioridad en el caso de la originalidad del vehículo el ítem da rechazo sin tener en cuenta las características que en este caso no poseen algunas motocicletas</p> <p>Al establecer un rechazo en el ítem inicialmente se daría un falso rechazo, por otro lado, se puede persuadir que el propietario pueda realizar una alteración a la originalidad del vehículo a su vez el defecto presenta un vacío al indicar que la motocicleta debe tener más de un soporte instalado (los soportes).</p>						<p>El requisito establece que la motocicleta debe poseer soporte, sin perjuicio de la posición que deba tener el soporte (central, lateral u otros).</p> <p>No aplica originalidad para motocicletas.</p> <p>En efecto, el requisito no menciona la existencia de algún soporte en particular.</p>				
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No



Al respecto, una vez discutido el comentario los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado y la conclusión de registrar en el acta dicho análisis y socializar en el marco de las jornadas de armonización de criterios con los evaluadores de ONAC.

Se sugiere que sea elevada una consulta al ICONTEC por parte del ONAC para aclarar si hay error en la redacción del defecto.

- **Anexo A: Doble pedal de freno.**

NTC 5375:2012



REQUISITO	PERCEPCIÓN DE FALTA DE ARMONIZACIÓN/POSTURA INTERPRETACIÓN DEL OEC						ANÁLISIS CS					
Anexo A Inexistencia o mal funcionamiento de doble pedal de freno y embrague.	Con base en las auditorías realizadas en algunos CDA's, el requisito es evaluado en unos solamente verificando el accionamiento del doble mando de freno. Para otras evaluaciones, se ha tenido lugar a mediciones como eficacia de frenado. Se debe tomar el criterio establecido por el CDA para la revisión del doble mando de freno y debe unificarse año a año a las interpretaciones que puede tener el auditor, para que en las evaluaciones que se tienen periódicamente concuerde el criterio de evaluación de un auditor a otro.						La responsabilidad de definir el método y demostrar que es adecuado es del OEC, así mismo, es importante mencionar que debe existir coherencia entre el método documentado y el aplicado. No es función o responsabilidad del acreditador definir los métodos para realizar la inspección.					
Requiere generación de NTE	Si	No	Tratamiento mediante JAC	Si	No	Acta CONACTUALIDAD	Si	No	Transferir preocupación al regulador	Si	No	

En relación con este comentario, se aclara que:

- Las evaluaciones de acreditación se realizan en función de cada CDA, resaltando que son organismos independientes y es responsabilidad de cada OEC definir, documentar y demostrar que los métodos normalizados por él mismo son apropiados.
- La revisión sensorial no guarda relación con la eficacia de frenado que es otro requisito de la norma.

Los participantes se encuentran de acuerdo con el análisis presentado por ONAC y la conclusión de registrar en el acta dicho análisis y socializar en el marco de las jornadas de armonización de criterios con los evaluadores de ONAC.

Por parte de los participantes se sugiere tratar en próximas sesiones el análisis del requisito *"Ausencia o ilegibilidad en la parte anterior y posterior del vehículo de la palabra ENSEÑANZA; ambas en letras de color verde, cortadas en material retroreflectivo con dimensiones mínimas de ocho (8) centímetros de alto, por cuatro (4) centímetros de ancho"*. No obstante, se aclara que tal requisito se debe verificar visualmente y no existe complejidad en la identificación de un material retroreflectivo. En estos casos es donde se aplica el juicio profesional del inspector y el método definido por el CDA. Por ende, no procede un análisis posterior en las sesiones de estas mesas.

3.4 Proposiciones y varios

Invitación verbal al focus group presencial que se realizará en las instalaciones de ONAC para el lanzamiento de cargue de etapas 1 en SIPSO

Fecha: 14 de junio de 2022

Hora: 8:30 am

Requisito: Traer la información que se solicita para la radicación de etapas 1.

4. COMPROMISOS

N°	Descripción (Compromiso)	Responsable de la actividad	Fecha propuesta de cumplimiento
1	Abordar el tema sobre identificación del ítem (licencia de tránsito), invitar al ministerio.	Dirección Técnica Nacional y Coordinación Sectorial	Posterior a la finalización de las sesiones programadas.
2	Elevar una consulta al ICONTEC para aclarar si hay error en la redacción del defecto 7.10 de la NTC5375.	Dirección Técnica Nacional y Coordinación Sectorial	06 de julio 2022

5. ADJUNTOS

5.1. Listado de asistencia

5.2. ACTA 063 – Comité 196 ICONTEC